8/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Ausstellungen in Berlin



Bevor Sie weiterblättern ...

Jahresmitte – täglich erfahren wir Neues über die zahlreichen Jubiläumsfeierlichkeiten; dieses Heft geht gerade seiner redaktionellen Vollendung entgegen. Als Auftakt für diese Augustausgabe stellen wir Ihnen vier Schnappschüsse aus dem Eisenbahnalltag 1985 vor. Sie erinnern sowohl an den technischen Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn als auch an Kurioses: drei Traktionsarten und eine Begegnung am Rande Berlins. Fast ausnahmslos entstanden diese Aufnahmen „zwischen" den Sonderfahrten und Jubiläumsveranstaltungen in Nossen, Guben, Blankenburg und Berlin. Und ehrlich, geben sie nicht das Kolorit unseres größten sozialistischen Verkehrszweiges wieder?
Die Eisenbahner der DDR bestimmen seit 40 Jahren selbst über ihre Geschicke. Auch diesmal zeichnen wir die wohl bedeutungsvollste Etappe in der 150jährigen Geschichte deutscher Eisenbahnen nach. Begleiten Sie uns bitte dabei! Auf Sie warten u. a. Ausstellungs-Impressionen, eine Traditionslok, das 150. Eisenbahnjubiläum in Belgien, Neues über die große Jubiläumsausstellung des DMV am Berliner Fernsehturm sowie eine breite Palette des internationalen wie Modellbaus in der DDR.

1 Es werden immer weniger: Eine 50.35 zwischen Roßwein und Nossen, N 61345 am 11. Mai 1985.

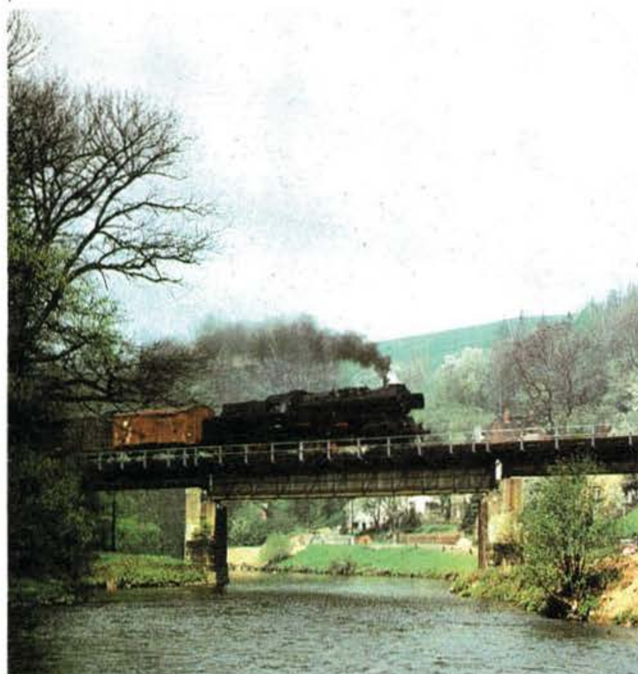
2 Schnellzug mit einer Diesellok der Baureihe 118 nördlich Dresdens; diese Aufnahme entstand bereits vor 1985.

3 Eine „Lady" der Baureihe 243 kurz vor Berlin, D 570 am 9. Juni 1985.

4 In Beeskow ist soeben der Piw 17974 mit der Zuglok 110 154 in der Mitte eingetroffen, 26. Mai 1985.

Fotos: B. Sprang, Berlin (2), J. Steckel, Berlin (4), H.-J. Wilhelm, Berlin (1 und 3)

1



2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

8/85

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Soeben fährt die 89 6109 mit ihrem PmG aus Arendsee kommend am (außer Betrieb gesetzten) Einfahrsignal von Klein Rossau vorbei ... – Mit diesem reizenden Motiv der Gemeinschaftsanlage „Kleinbahnen der Altmark" der AG 1/50 Berlin wollen wir Sie einstimmen auf die vom 19. Oktober bis 3. November am Berliner Fernsehturm stattfindende Jubiläumsausstellung des DMV. Doch wenn Sie schon heute mehr über den PmG auf unserem Titelbild erfahren möchten, dann schlagen Sie bitte die Seiten 28 und 29 auf!

Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 17. 7. 1985
Geplante Auslieferung: 20. 8. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 9/85: 18. 9. 85

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

Zweites Gartenbahntreffen in Werdau

Mehr als 120 begeisterte Modelleisenbahner trafen sich am 22. Juni 1985 im Garten des Kreis- und Stadtmuseums Werdau zum diesjährigen Gartenbahntreffen der AG 3/85. Die „Museums-Gartenbahn Werdau" (MGBW) ist nicht nur die erste und einzige ihrer Art in der DDR, sondern eröffnet den Liebhabern großer Spurweiten neue Dimensionen. Wen wundert es also, daß nach dem erfolgreichen Start im Vorjahr zahlreiche Gäste kamen. Neben „alten Hasen" wie Werner Ilgner und Modellbahnfreund Wagner begrüßte der Organisator dieses Treffens, Christian Spindler, vor allem viele junge Gäste. Benjamin war der erst sechsjährige Lars Rewesa aus Karl-Marx-Stadt. Der 65jährige Jürgen Wieduwilt war vom ersten Gartenbahntreffen 1984 so begeistert, daß er kürzlich in 7101 Wachau eine eigene AG ins Leben rief. 60 % der Mitglieder der dortigen AG sind übrigens Jugendliche.
Aber zurück zum Werdauer Treffen, zu dem ein Teilnehmer treffend feststellte:
„… das diesjährige zweite Gartenbautreffen hat dazu beigetragen, am Beispiel betriebsfähiger Modelle nicht nur einen Hauch Eisenbahnromantik, sondern die Erinnerung an die revolutionierende Rolle der Dampfmaschine wachzurufen. Wie wohltuend und nützlich waren wiederum Atmosphäre und Ergebnisse dieses Treffens, ging es doch um echtes Fachsimpeln, um Erfahrungen und Ratschläge, um gegenseitige Hilfe, neue Ideen, wie Gleise, Weichen und Weichenantriebe, Lokgetriebe, Radsätze und andere Bauteile mit wenig Aufwand so detailgetreu und funktionssicher wie möglich gebaut werden können. Hilfen also für Anfänger und Experten. Die „Werdauer" vollbringen mit diesem Beispiel eine ähnliche Pionierleistung wie die „Marienberger" mit ihren Bauteilen für die Gartenbahn."
Freundschaftliche Kontakte der Werdauer zu Gleichgesinnten in sozialistischen Nachbarländern bewiesen, daß sich großen Nenngrößen auch dort immer größerer Beliebtheit erfreuen. Darüber informieren die Freunde der AG 3/85 in einem Schaukasten ebenso wie über australische Eisenbahnfreunde.
Dr. S. Keil, Dresden

Auf Schusters Rappen …

„Auf alten Bahndämmen Brandenburgs und Mecklenburgs" – unter diesem Motto organisieren die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" im DMV der DDR sowie zwei Berliner Wander-Sektionen ihre inzwischen schon traditionellen Wanderungen. Diesmal hatten sich am 1. Juni mehr als 350 Eisenbahn- und Sportfreunde für einige Routen durch den Niederen Fläming entschieden und wandelten auf den Spuren der 1900 eröffneten, aber schon 1965 stillgelegten ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen.
Gestartet wurde diese körperlich wie geistig anregende Tour am ehemaligen Kleinbahnhof Jüterbog, wo man als „1000. Bahndamm-Wanderin" die 66jährige Margarete Freundel begrüßen konnte. Der Jüngste des Teilnehmerfeldes war erst vier Jahre alt.
Und noch eins:
Interessenten sollten sich schon den 31. Mai 1986 vormerken, denn dann soll es von Neubrandenburg nach Möllenhagen gehen!
H.-J. Pohl, Berlin

Leser schreiben …

Erinnerungen

Der im Heft 5/1985 veröffentlichte Beitrag „Von 900 Tagen fuhr sie 800" über die Geschichte der Straßenbahn Leningrads hat mich sehr ergriffen. Aber ich erinnerte mich in diesem Zusammenhang auch an einige historische Ansichtskarten mit Motiven aus der Frühzeit der Straßenbahn. Die untenstehend abgebildete Ansichtskarte aus dem Jahre 1911 zeigt eine historische elektrische Straßenbahn bei der Fahrt über die vereiste Newa.
G. Clauß, Leipzig



Leser antworten …

„Triplex-Maschine"

Bei dem im Heft 4/1985 auf Seite 37 vorgestellten Modell „Virginian" (Erbauer K. Bodowski) handelt es sich meiner Meinung nach nicht um eine Mallet-, sondern um eine sog. Triplex-Maschine. „Tri" kennzeichnet das dritte Triebwerk, das sich bei diesem Modell unter dem Tender befindet. Solche Bauarten entstanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die Eisenbahnen Nordamerikas immer stärkere Lokomotiven verlangten. Beispielsweise ließ die ERIE-RAILROAD 1913 eine Triplex-Maschine bauen, die im Maßstab 1:87 365 mm lang wäre. Allerdings erwiesen sich die Maschinen in ihrer Unterhaltung als zu aufwendig. Man verschrottete sie – oder baute sie wie die Loks der VIRGINIAN-RAILROAD in Mallet-Maschinen um. Übrigens war die größte Mallet-Bauart, die „Big Boy", noch bis 1961 in den USA im Einsatz.
D. Wunsch, Mylau

Wartezeiten

Die Arbeitsgemeinschaft 1/25 bittet alle Interessenten ihrer Kleinserien-Modelle um Verständnis, daß angesichts der hohen Nachfrage mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist. In diesem Zusammenhang sei nochmals daran erinnert, daß *nur* Bestellungen von Arbeitsgemeinschaften bzw. von DMV-Mitgliedern unter Angabe der AG- oder DMV-Mitgliedsnummer auf den jeweiligen Bestellungen bearbeitet werden können.
mü

Tücke im Detail

Die im Heft 6 irrtümlicherweise in der Vorschau aus Heft 7 angekündigte Bauanleitung für eine Schiebebühne war überflüssig, denn dieser Beitrag wurde aus technischen Gründen schon in Heft 6 vorgezogen, und die auf Seite 31 wiedergegebene Abbildung „Bettungskörper …" ist leider kopfstehend montiert worden. Wie listig das Druckfehlerteufelchen sein kann, das erlebten wir auf Seite 23, wo sich in der 20. Zeile des Beitrages eine Schiebebühne in eine „Schwebebühne" verwandelte.
me

Heckmeck …



Bleibt nur zu bemerken: „Wenn Schranke geöffnet bleibt, kein Zug kommt".
Foto: M. Reimer, Berlin

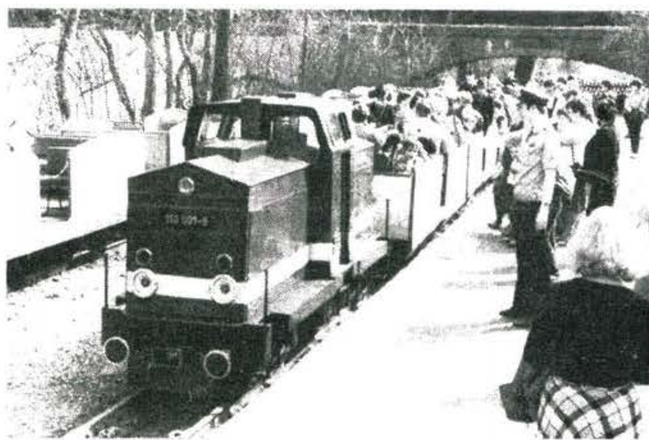
Neue leistungsstarke Lok für die BAM

Um die geplante Erhöhung der Gütertransportleistung auf den in Betrieb befindlichen Strecken der BAM schneller zu erreichen, wurde eine neue leistungsstarke Lok vom Nowotscherkassker Elektrolokomotivwerk entwickelt. Diese zwölfachsige Ellok WL 85 bestand kürzlich ihren zweiten Bewährungstest unter den Bedingungen des sibirischen Winters in der Krasnojarsker Region. Zuvor wurde sie auf einer 20 000 Kilometer langen Fahrt durch den Kaukasus auf „Herz und Nieren" geprüft. Sie soll vorwiegend auf der Baikal-Amur-Magistrale eingesetzt werden und wird Überlastzüge von 10 000 Bruttotonnen fortbewegen. Ihre Serienproduktion wird noch in diesem Jahr aufgenommen. Kürzlich erhielt die BAM in Würdigung des großen Beitrages der Jugend beim Bau dieser weltbekannten Bahn den Zusatznamen „Leninscher Komsomol".
Ri.

25 Jahre PE Halle

Vor 25 Jahren, am 12. Juni 1960, wurde die Pioniereisenbahn vom Oberbürgermeister der Stadt Halle feierlich eröffnet. Sie entstand im Nationalen Aufbauwerk, unterstützt durch Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. 115 Pioniere und FDJler sind heute bei der Bahn tätig. Im Eröffnungsjahr waren es lediglich 18 Pioniere. Seit Bestehen der Bahn waren etwa 950 Pioniere am Objekt eingesetzt. 1967 konnte der Zwei-Zug-Betrieb aufgenommen werden, nachdem drei Dielselloks und elf Wagen vorhanden waren. Im Laufe der Jahre entstanden neben einem Lokschuppen auch andere Hochbauten. Bemerkenswert ist übrigens ein modifiziertes Gleisbildstellwerk im Bahnhof „Völkerfreundschaft".

Im Jahre 1983 wurde eine Elektrospeicherlokomotive in Dienst gestellt (siehe Abb.). Diese neue Attraktion, sie wurde der BR 110 der DR im Maßstab 1:2,4 nachempfunden, entstand im Bw Halle G („me" berichtete darüber bereits im Heft 5/84).
Text und Foto: R. Panse, Halle



Břeclav – Přerov elektrisch

Nach vierjähriger Bauzeit wurde am 29. März 1985 der elektrische Zugbetrieb auf dieser knapp 100 km langen mährischen Strecke aufgenommen. Früher als Teil der Kaiser Ferdinand Nordbahn betrieben, dient diese Verbindung heute in erster Linie dem Transitverkehr. Auf der Strecke werden zwei Stromsysteme (3-kV-Gleichstrom Přerov – Nedakonice und 25 kV/50 Hz Nedakonice – Břeclav) angewendet. Während an den sogenannten Trennstellen, wie in Kutná Hora Hl. N., wo der Ellokwechsel mit Hilfe einer Diesellok stattfindet, wird der Streckenabschnitt Breclav – Prerov ohne Halt durchfahren. Zum Einsatz gelangen Mehrsystemlokomotiven der BR ES 499.2. Inzwischen verfügen die ČSD über 3 260 km elektrifizierte Strecken.
Pschr.

150 Jahre Eisenbahn in Belgien

Vier belgische Sonderbriefmarken und ein Block erschienen am 5. Mai anläßlich dieses Eisenbahnjubiläums; wir stellen einen Wert davon als Vorankündigung auf die nachfolgenden Beiträge zu diesem Thema vor. Für



Eisenbahn-Philatelisten noch ein Hinweis: Am 5. Mai war in Mechelen ebenfalls ein Sonderstempel im Einsatz, der an die Eröffnungsfahrt der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent erinnerte.
me

Lokeinsätze

Bw Aue
Umläufe: Tag 1: **Mo–Fr:** Aue 4.55 Uhr (18617) 6.56 Uhr Khbf 7.37 Uhr (Lz) 7.40 Uhr Ks 8.14 Uhr (64354) 11.31 Uhr Aue 15.23 Uhr (65355) 15.53 Uhr Zi 16.58 Uhr (70916) 17.08 Uhr Lntz 17.24 Uhr (70915) 17.34 Uhr Zi 17.50 Uhr (Lz) 18.14 Uhr Aue. **Sa–So:** Aue 7.43 Uhr (66322) 9.31 Uhr Zw 11.26 Uhr (54309) 12.26 Uhr Aue.
Tag 2: **Mo–Fr:** Khbf 5.12 Uhr (18612) 7.06 Uhr Aue 7.43 Uhr (66322) 9.28 Uhr Zw 13.38 Uhr (54311) 14.45 Uhr Aue 15.23 Uhr (Sl 65355) 15.53 Uhr Zi 17.25 Uhr (65359) 22.47 Uhr Hof. **Sa–So:** Aue 4.03 Uhr (18613) 5.38 Uhr Khbf – Bedarf Glösa – (Lz) Ks 8.14 Uhr (64354) 12.50 Uhr Aue 15.10 Uhr (65355) 15.40 Uhr Zi 17.25 Uhr (65359) 22.47 Uhr Hof.
Tag 3: **Mo–Fr:** Aue 5.33 Uhr (18619) 6.21 Uhr Tal 6.38 Uhr (Lrv 18619) 6.53 Uhr Zi (Verschub) 9.34 Uhr (70912) 9.44 Uhr Lntz 10.04 Uhr (70913) 10.14 Uhr Zi 12.26 Uhr (18618) 12.50 Uhr Aue 16.03 Uhr (9675) 17.05 Uhr J 17.54 Uhr (9672) 18.28 Uhr Sch. **Sa–So:** Khbf 5.29 Uhr (18612) 7.03 Uhr 8.04 Uhr (49512) 9.10 Uhr Wru 9.30 Uhr (Lz) 9.40 Uhr Zw 13.38 Uhr (54311) 14.45 Uhr Aue 15.10 Uhr (Sl 65355) 15.40 Uhr Zi 16.10 Uhr (Lz) 16.50 Uhr Aue 18.20 Uhr (67393) 19.14 Uhr Atl 19.30 Uhr (Lz) 19.58 Uhr Aue. Vor den Ortsangaben Abfahrzeit, dahinter Ankunftszeit!
Legende: Khbf – K.-M.-Stadt Hbf., Ks – K.-M.-Stadt Süd, Zi – Zwönitz, Lntz – Lößnitz o. Bhf, Wru – Werdau, Zw – Zwickau Hbf. Hof – Hilbersdorf Stw. 2, Tal – Talheim, J – Johanngeorgenstadt, Sch – Schwarzenberg, Atl – Antonsthal, Sl – Schieb, Lrv – Leerzug
Mey. (Mitte Juni)

Bw Elsterwerda
Lokbestand: 52 8020 (R), 52 8104 (E), 52 8149 (R).
Umläufe: Üg und N im Raum Zeischa – Kahla von 6.00 Uhr bis 15.00 Uhr, *KBS 400:* P 3947 (Mo–Fr), Gag ab Riesa 18.19 Uhr, Elsterwerda an 18.53 Uhr.
Lam. (Mitte Juni)

Bw Brandenburg
Lokbestand: 52 8135, 52 8156, 52 8167, 52 8178, 52 8180, 52 8184 – alle unter Dampf, 8184 Hzl. Die folgenden Loks befinden sich in Brandenburg-Altstadt und sind kalt: 52 8074, 52 8127, 52 8137, 52 8176, 52 8159, 52 8181, 52 8182.
Di (Ende Juni)

Bw Halberstadt
Lokbestand: wie im Heft 7 gemeldet.
Umläufe: KBS 716: Th Gbf an 8.00 Uhr (67700), Th Hbf ab 9.53 Uhr (67701), Th Hbf an 10.47 Uhr (19408), Th Hbf ab 13.51 Uhr, Th Hbf ab 17.53 Uhr (P 8439, Sa/So), Th Gbf an 19.45 Uhr (67704).
Jani (Ende Juni)

Lutz Habrecht, Berlin

Vom Wandel eines belgischen Überlandstraßenbahnnetzes

Anläßlich des bevorstehenden MOROP-Kongresses, der vom 15. bis 21. September 1985 in Brüssel stattfinden wird, stellen wir die Überlandstraßenbahnen im Raum Charleroi vor.

Wenn es sich dabei auch nur noch um Reste einst sehr umfangreicher Überlandstraßenbahnbetriebe handelt, so haben belgische Verkehrsexperten noch vor der restlosen Stillegung dieser Bahnen erkannt, daß aus verschiedenen Gründen die künftige Beibehaltung der noch vorhandenen Strecken notwendig ist. Dementsprechend wird dieses Nahverkehrsmittel nun Schritt für Schritt modernisiert.

Die Fachleute der klassischen Verkehrsgeographie stellten Belgien schon vor vielen Jahrzehnten als das europäische Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz heraus. Einst entfielen auf dieses 30 513 km² große Territorium 5 263 km regelspurige Haupt- und Nebenstrekken. Neben den zahlreichen Haupt- und Nebenstrecken der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (SNCB/NMBS) bestand ein Bahnnetz dritter Ordnung, die Tertiär- oder Vizinalbahnen. Es handelte sich um zusammenhängende Teilnetze von meterspurigen Überlandstraßenbahnen, deren Funktion in der Erschließung des Umlands der größeren belgischen Städte bestand. Der anfängliche Dampfbetrieb wurde später durch leichte Verbrennungstriebwagen und teilweise (ab 1894 auf einer Brüsseler Vorortlinie) durch den elektrischen Betrieb ersetzt. Durch die in großstädtischen Ballungsräumen notwendige Erhöhung der Beförderungskapazität existierten während der Jahrhundertwende um Brüssel, Charleroi, Lüttich und Namur bereits Teilnetze beachtlichen Ausmaßes, die landesweit im Besitz der Société Nationale des Chemins de fer Vizinaux (SNCV), der nationalen Kleinbahngesellschaft waren und von ihr teilweise noch heute betrieben werden. 1950 betrug das Gesamtnetz der SNCV mit einem Fahrzeugbestand von etwa 1 000 Trieb- und 850 Beiwagen 4 200 km. Davon wurden 1 500 km elektrisch betrieben. Die Straßenbahnnetze der Verkehrsbetriebe mehrerer Großstädte waren auch gleismäßig direkt mit den eindringenden SNCV-Strecken verbunden. In Brüssel beispielsweise, dessen städtisches Netz regelspurig ist, gab es eine Vielzahl von Gemeinschaftsstrecken, die in der Regel als Dreischienengleis ausgeführt waren und an den Verflechtungsstellen die seltsamsten gleisgeometrischen Gebilde ergaben. In den 50er und 60er Jahren setzte für die SNCV der Verkehrsträgerwechsel auf den Omnibus in großem Umfang ein. Die elektrifizierten SNCV-Strecken waren davon keineswegs ausgenommen. Brüssels letzte SNCV-Linie G stellte schließlich 1978 ihren Betrieb ein. Während Busse ihre Aufgaben übernahmen, wurde der innerstädtische Verkehr durch drei, vorerst von Zügen der Brüsseler Straßenbahn befahrenen Pre-Metro-Strecken in Nord-Süd-Richtung und einer in Ost-West-Richtung verlaufenden (Voll-)Metrostrecke beschleunigt. Erfreulicherweise hat man mit dem Brüsseler Landstraßenbahn-Museum den vormals großen Schienenverkehrsaktivitäten der SNCV in dieser Region ein würdiges Denkmal gesetzt.

Überlandstraßenbahn- und Stadtbahnnetz der SNCV um Charleroi (unmaßstäblich)

auf Stadtbahnbetrieb: nicht umzustellende / umzustellende / bereits umgestellte Strecken der SNCV
für Stadtbahnbetrieb anzulegende bzw. zu reaktivierende Strecken
mit Stadtbahnbetrieb aufgelassene SNCV-Strecken
* Linie verkehrt zeitweise

Überlandstraßenbahnverkehr um Charleroi im Hainaut

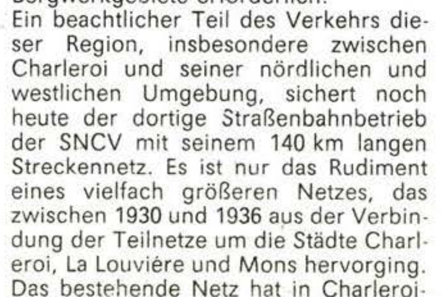
Solcherart Erinnerung ist an zwei verbliebenen Teilnetzen des SNCV-Überlandstraßenbahnverkehrs noch nicht nötig: Die 68 km lange Strecke De Panne–Oostende–Knokke, die längs der belgischen Küste bedeutende Badeorte und Hafenstädte verbindet und das Restnetz um Charleroi, dem Zentrum der belgischen Montan- und Schwerindustrie, bestehen noch heute. Die Charleroier Bahnen werden derzeit modernisiert, um eine spürbare Steigerung der Anziehungskraft schienengebundener Massenverkehrsmittel zu erreichen.

Zunächst einige Bemerkungen zur geographisch-ökonomischen und demographischen Situation des Gebiets um Charleroi: Diese Stadt im Hainaut (Hennegau), zum wallonischen Teil Belgiens gehörig, hat infolge eines Gesetzes zur Schaffung von Gemeindezusammenschlüssen von 1977 ihre heutige Gestalt und Struktur erhalten. Angegliedert wurden dem jetzigen Charleroi-centre (früher Charleroi) 14 Gemeinden. Die Stadtfläche beträgt jetzt 102 km², im Jahr des Zusammenschlusses gab es hier 227 000 Einwohner. Das neue Charleroi grenzt an neun Gemeindekomplexe, die ihrerseits 42 Städte und Dörfer in sich aufnahmen. Im Großraum Charleroi leben heute annähernd 450 000 Menschen.

Um Charleroi war die Schwerindustrie jahrzehntelang dominierend und hat das Landschaftsbild, die Beschäftigungsstruktur und auch die Verkehrsbeziehungen bestimmt. Heute ist das einstige belgische Kohlerevier durch einen anhaltenden Rückgang der Zahl der Arbeitsplätze und ein beispielloses Zechensterben gekennzeichnet.

So wurde im Herbst 1984 das letzte Steinkohlebergwerk Walloniens in Farciennes bei Charleroi stillgelegt. Unerhörte Anstrengungen und Mittel sind zur Rekultivierung der verlassenen Bergwerkgebiete erforderlich.

Ein beachtlicher Teil des Verkehrs dieser Region, insbesondere zwischen Charleroi und seiner nördlichen und westlichen Umgebung, sichert noch heute der dortige Straßenbahnbetrieb der SNCV mit seinem 140 km langen Streckennetz. Es ist nur das Rudiment eines vielfach größeren Netzes, das zwischen 1930 und 1936 aus der Verbindung der Teilnetze um die Städte Charleroi, La Louvière und Mons hervorging. Das bestehende Netz hat in Charleroi-



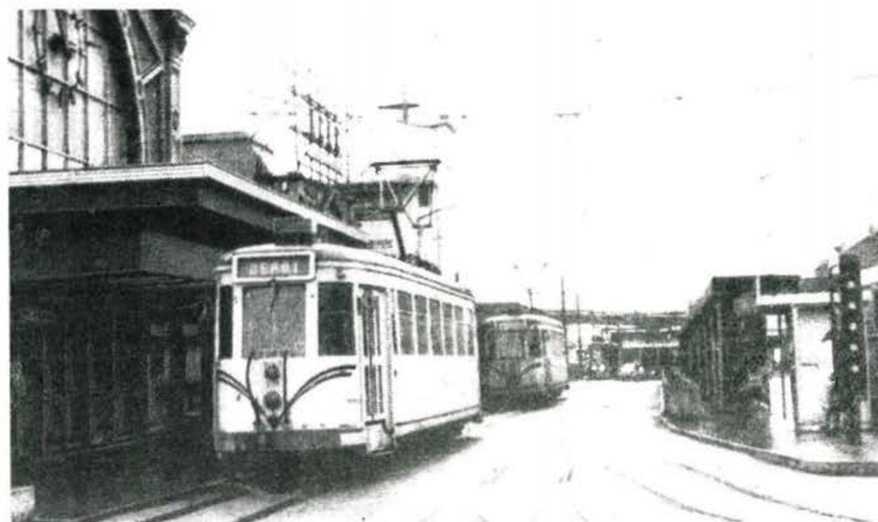
1 Triebwagen 9133 auf der im Juni 1985 teilweise auf Busbetrieb umgestellten Linie 41 im Straßenbild von Trazegnies. Deutlich ist die Klappstufe erkennbar, die den freizügigen Einsatz des Fahrzeugs gewährleistet. Der Ein- und Ausstieg ist sowohl von der Straßenfahrbahn als auch vom Stadtbahnsteig aus möglich.
2 Tunnelmund einer Pre-Metrostrecke der Straßenbahn in Brüssel. Hier bei Einfahrt eines Zuges der Linie 101, die mit modernen Zweirichtungsgelenkwagen der seit 1967 beschafften Serie bedient wird.
3 Bereitgestellte Reservewagen auf einem Abstellgleis der Endstation Bahnhof Charleroi Sud. Im Hintergrund ein umgebauter „Rekowagen" (Zweilichtspitzensignal) am vorläufigen Bahnsteig. Die äußerlich modernisierten Wagen sind aber nun schon über 50 Jahre alt!

1



2





centre zwei Ausgangspunkte, den innerstädtischen Charleroi-Beaux-Arts und den etwas peripher am SNCB-Bahnhof Charleroi-Sud gelegenen.

Eine abwechslungsreiche Trassenführung

Sämtliche Linien führen, bevor sie sich weiter verzweigen, auf zwei Streckenästen zweigleisig aus der Innenstadt heraus, wobei teilweise jetzt schon Anlagen der künftigen Stadtbahn benutzt werden. Großstädtisch wirkende, zweigleisige Streckenführungen wechseln mit eingleisigen, krümmungsreichen Kleinstadt- und Dorfpassagen, wenig einladenden Bergbau- und Industrielandschaften mit plötzlich auftauchenden, geradezu malerischen Abschnitten. Häufig geht das seitlich oder mittig in der Straße gelegene Streckengleis unvermittelt auf einen völlig straßenunabhängig trassierten eigenen Bahnkörper über und umgekehrt. Zwischen Charleroi und Anderlues wiederum gibt es bereits völlig neu angelegte, als Stadtbahn ausgebaute und in Ortslagen zum Teil unterirdisch geführte Streckenabschnitte. Die hügelige Landschaft wird in teilweise beachtlichen Neigungen bewältigt, es gibt Streckenteile parallel zu Wasserläufen, wie auch zu Staats- oder Anschlußbahngleisen.

Die Strecken sind mit Ausnahme der Hauptbahnen in Charleroi und La Louvière und der bereits als Stadtbahn neu gebauten Abschnitte eingleisig. Die Haltestellenabstände sind für eine Überlandbahn relativ gering, da noch zahlreiche „Arrêts sur demande" existieren. Dabei handelt es sich um Bedarfshaltestellen. Wurde 1982 das ausgesprochene Verästelungsnetz noch durch 14 Linien bedient, so sind inzwischen durch Streckenstillegungen eine Anzahl Linien aufgelassen worden. Darunter sind auch die vier Linien mit je zwei Ringstreckenführungen (Liniennummern getrennt nach der Richtung der Befahrung), die durch das Stadtgebiet von Charleroi führten. Die längste Linie 80 führt nach Maurage (Länge 39 km), dem früheren Anschlußpunkt an das Netz um Mons. Auf dem vormals durch die Linie 92 bedienten und 1983 auf Busbetrieb umgestellten Abschnitt Anderlues–Thuin zwischen Lobbes und Thuin, einem Streckenteil das ins malerische Sambre-Tal abfällt, ist inzwischen ein Traditionsbetrieb eingerichtet worden.

Betrieb und Verkehr im Hainaut

Das Grundintervall des üblichen starren Fahrplans beträgt 30 Minuten. Durch den gegebenen Decklinienbetrieb entstehen entsprechende Verdichtungen. Auf den beiden aus Charleroi herausführenden Streckenästen z. B. betragen sie bis zu fünf Minuten. Die Fahrtzielangaben sind auf Rollband in dem in Belgien üblichen, großformatigen Zielschildkasten untergebracht und beschränken sich auf französischsprachige Ortsbezeichnungen. Die Liniennummernangaben sind auf dem gleichen Rollband mittig angebracht. Zu der stets hohen Fahrplantreue, mit der die Kurse trotz des starken Kraftfahrzeugverkehrs auf relativ schmalen Straßen verkehren, tragen die in den Fahrplanaufbau eingerechneten (und bei den stattlichen Linienlängen sicherlich kaum entbehrlichen) Pufferzeiten bei. Vor dem Befahren besonders enger Stellen, in Ortsdurchfahrten oder bei Lagewechsel des Streckengleises, kündigen die SNCV-Kurse ihr Annähern durch das Signal eines lauten Zweiklanghorns an. Bei Ein- und Ausfahrten in bzw. aus öffentlichen Straßen sichern vielerorts Warnkreuze der Bahn die Vorfahrt.

In den Charleroier SNCV-Wagen erfolgt der Fahrgeldeinzug überwiegend durch den Wagenführer. Ausgegeben werden Rollenfahrscheine aus auch bei einigen DDR-Kraftverkehrsbetrieben üblichen Almex-Druckern. Auf dem Netz gilt ein Zonentarif. Für den Nahbereich von Charleroi und La Louvière sind leicht rabattierte Mehrfahrtkarten für die einzelnen Preisstufen erhältlich. An verkehrlich und betrieblich wichtigen Punkten im Netz sind Standposten der SNCV tätig, die neben dem Fahrausweisverkauf auch bestimmte Aufgaben der Betriebsüberwachung wahrnehmen.

Gute Fahreigenschaften – der SNCV-Einheitstriebwagen

Der Wagenpark bestand bis in die jüngste Vergangenheit fast ausschließlich aus schweren vierachsigen SNCV-Einheitstriebwagen, die in den 50er Jahren durch Umbau älterer Typen in den Werkstätten der SNCV entstanden und nach Stillegung von Teilnetzen in ande-

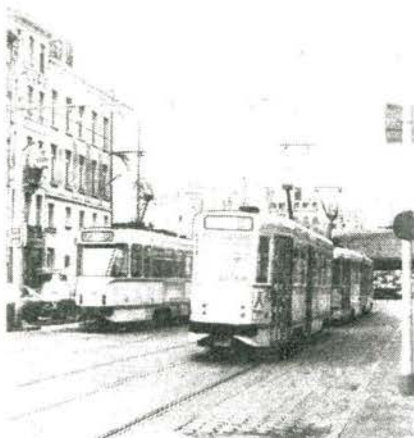
ren Landesteilen auch zur Vereinheitlichung des Wagenparks des Hainaut-Netzes beitrugen. Einen besonderen Bedienkomfort weisen die Wagen nicht auf. Die vier Tatzlagermotoren werden über handbediente Nockenfahrschalter gesteuert. Dennoch sind die Fahreigenschaften zufriedenstellend und die Unterhaltung einfach und ökonomisch. In Charleroi ist außerdem eine rekonstruierte Version des Wagens mit moderner Front- und Heckpartie und der neuzeitlichen Außenlackierung (elfenbein – blaue Zierleiste – orange der SNCV-Busse) anzutreffen. Die Triebwagen sind im Bedarfsfall mit einer Doppelschraubenkupplung (die fast über die ganze Wagenbreite verlaufende Rammbohle ist gefedert und hat Pufferfunktion) mit Beiwagen kuppelbar. Passende Einrichtungs- als auch Zweirichtungsbeiwagen sind zwar noch vorhanden, doch werden sie kaum eingesetzt. Ein Teil der Triebwagen erhielt Klappstufen, um die bereits fertiggestellten Abschnitte der künftigen Stadtbahn (hier Metro legér oder Halbmetro genannt) mit ihren 55 cm hohen Bahnsteigkanten befahren zu können. Seit 1981 wird der Fahrzeugpark der SNCV, sowohl des Hainaut-Netzes als auch des Küstennetzes durch zweigliedrige, sechsachsige Gelenkwagen mit Jacobs-Drehgestellen modernisiert. Die Fahrzeuge liefert das bekannte nationale, nicht nur auf dem Schienenfahrzeugsektor tätige Großunternehmen BN (La Brugeoise et Nivelles). Sie folgen vom Äußeren und von der Antriebstechnik einer sehr modernen Konzeption und sind entsprechend den Wünschen des Auftraggebers für Mehrfachsteuerung und Zweirichtungsbetrieb ausgelegt.

Die Unterhaltung des gesamten Wagenparks des Hainaut-Netzes obliegt den drei Betriebshöfen in Charleroi, Anderlues und La Louvière sowie der Hauptwerkstatt in Jumet.

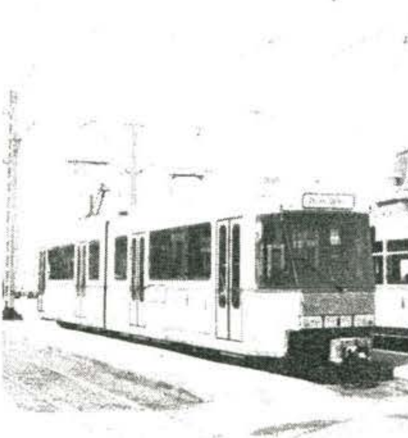
Ehrgeizige Projekte – Ringbahnstrecke im Bau

Zu den ehrgeizigen Projekten Charlerois, dessen städtischer Straßenbahnbetrieb 1974 aufgegeben wurde, gehört die Schaffung der genannten Metro legér, etwa nach dem Anlageprinzip der sogenannten Stadtbahnen in verschiedenen Städten der BRD. Schienenbahnen also, die im innerstädtischen Bereich häufig auch eigene Gleistrassen und vom öffentlichen Verkehr getrennte Haltestelleneinrichtungen (vielfach in unterirdischer Bauweise) benutzen, betrieblich und unterhaltsseitig aber mit dem Netz der Straßenbahn, der auch die leichtere Bauweise ihres Wagenpark eher entspricht, verflochten sind. Dabei dient der Metro léger-Begriff der präzisen Abgrenzung gegenüber dem Terminus „Pre-Metro" („Vor-Metro"). Charakteristikum ist – wie in Brüssel praktiziert – das vorläufige Befahren von später für den Vollmetrobetrieb vorgesehenen Strecken mit nicht besonders angepaßten Zügen der Straßenbahn. Dafür werden die Mittelteile der künftigen (0,90 m über SO hohen) Metrobahnsteige zunächst über die für Straßenbahnzüge notwendige Länge 0,20 m hoch angelegt.

4



5



4 Früher waren trotz der anderen Spurweite die Straßenbahnen der Stadt Brüssel mit SNCV-Netz eng verflochten. Rechts ein PCC-Wagen der zwischen 1951 und 1971 beschafften Serie, links ein sechsachsiger Gelenkwagen des ab 1967 gelieferten Typs (LüK: 20,5 m, Masse: 21,5 t, Kapazität: 173 Fahrgäste)

5 Moderner sechsachsiger Zweirichtungs-Gelenkzug hergestellt im Jahre 1981 bei La Brugeoisė et Nivelles. Wagen dieser Bauart fahren auf den Linien im Raum Charleroi.

Fotos: Verfasser

In Charleroi ist eine 4,3 km lange Ringstrecke im Bau, die das Weichbild der Stadt umschließen wird. Der Topographie Charlerois folgend wird 2,1 km Strecke im Norden als Tunnelbahn ausgeführt, 1,7 km bilden Viadukte und 0,5 km Strecke liegen niveaugleich als eigene Trasse. Innerhalb des Rings beträgt der maximale Höhenunterschied (zwischen den Stationen Nord und Süd) 43 m. Bereits fertiggestellt und von den Zügen der SNCV-Linien genutzt ist der westliche Abschnitt mit den Stationen SNCB-Bahnhof Sud (straßenniveaugleiche, provisorische Schleifenanlage), Vilette und Piges (beide in Viaduktlage) sowie SNCB-Bahnhof Ouest und der neuen zweiten innerstädtischen Endstation Beaux-Arts (beide unterirdisch). Folgen wird ein längeres unterirdisches Stück mit den Stationen SNCB-Bahnhof Nord, Tirou, Hôpital civil, Parc und darauf eine aufgeständerte Hochbahnpassage über die Sambre bis wiederum zum SNCB-Bahnhof Sud. Aufgelassen werden konnte bereits mit der Inbetriebnahme der Station Beaux-Arts und der Verbindung zwischen Piges und der bestehenden Strecke nach Marchienne-au-Pont (interessante Untertunnelung einer Halde) der Endpunkt Eden. In den Ring werden acht, z. T. bereits vorher ineinander mündende Radialstrecken eingeführt, wobei es sich bei den Strecken aus Fontaine/l'Evêque (8,5 km), Roux/Courcelles (7,3 km) und Lodelinsart/Gosselies (8,6 km) um heutige Überlandbahnstrecken der SNCV handelt, die dem Stadtbahncharakter angepaßt, streckenweise neu trassiert oder rekonstruiert werden. Die anderen Radialen nach Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle/Loveral (3,2 km) und Mont-sur-Marchienne (6,0 km) sind neu anzulegen. Einige Abschnitte waren ehemalige Überlandstrecken. Bei Neuanlagen und Trassierungsverbesserungen richten sich die Bemühungen vorrangig darauf, verlassene Industrieanlagen oder Schienenwege umzufunktionieren. Erklärtes Ziel ist es, auf dem Stadtbahnsystem eine Reisegeschwindigkeit von 30 km/h zu erreichen. Das Investitionsvolumen wurde 1981 mit rund 20 Milliarden Belgische Franken (etwa 1,2 Milliarden Mark) angegeben. Hierin eingeschlossen sind die Kosten für flankierende Maßnahmen, wie beispielsweise die Schaffung von Parkplätzen für Pkws und Zweiradfahrzeuge an allen bedeutenden Stationen, um zur Nutzung des Park-and-Ride-Systems anzuregen. Das durch den Stadtbahnbetrieb bediente Netz soll 61 Zugangspunkte und eine Länge von 52 km erhalten. Berücksichtigt man die Neubaustrecken, so werden 31 km des heute bestehenden Überlandstraßenbahnnetzes der SNCV in und um Charleroi künftig als Stadtbahn betrieben. Das übrigens mehr als 100 km lange Streckennetz der SNCV im Hainaut soll ebenfalls bestehen bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt den technischen Erfordernissen eines modernen Überlandstraßenbahnverkehrs angepaßt oder durch Busbetrieb ersetzt werden.

Quellenangaben

(1) –: Informationsbulletin der Information de la Ville de Charleroi, Ausgabe 1980
(2) –: eisenbahn-magazin, Nr. 8/81, Monatsschrift der Alba-Publikation, Düsseldorf (BRD)
(3) –: Informationsblatt „Bruxelles-Nord: Musee des chemins de fer", Eigenverlag SNCB 1983, Brüssel (Belgien)
(4) –: Sommerfahrplan 1981 der SNCV-Gruppe Charleroi, Herausgeber: SNCV Charleroi (Belgien)

1985 – Jahr des öffentlichen Verkehrs in Belgien

Als am 5. Mai 1835 zwischen Mechelen und Brüssel die erste Eisenbahn Belgiens fuhr, begann damit ein neues Zeitalter: der Siegeszug der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent. 1885, vor 100 Jahren also, rief man die SNCV-NMVB, die Nationale Kleinbahngesellschaft ins Leben. Sie sollte vor allem ländliche Regionen bedienen ohne teure Kunstbauten zu errichten. Daraus wurde ein 6000 km langes Streckennetz. Heute gibt es in Belgien ein 3900 km umfassendes Regelspurnetz, dessen Hauptstrecken inzwischen alle elektrifiziert sind. Ein anderes Jubiläumsereignis liegt 50 Jahre zurück: die Inbetriebnahme der ersten elektrisch betriebenen Strecke der SNCB-NMBS (diese noch heute bestehende Eisenbahngesellschaft wurde 1926 gegründet). Sie führte von Brüssel nach Antwerpen und war für 3 000 Volt Gleichstrom konzipiert.
Seit dem 3. Juni 1984 fährt man auf allen Strecken im Taktfahrplan, also im Stundenrhythmus (!) bzw. auf Magistralen halbstündlich. Eingesetzt werden Intercity- und Inter-Regio-Züge; dieses System entspricht aber nicht dem der DB, denn in Belgien sind die Entfernungen bedeutend kleiner. Auf allen Hauptstrecken beträgt die Maximalgeschwindigkeit 140 km/h.
Diese drei Jubiläen werden natürlich durch zahlreiche Veranstaltungen gefeiert. Einer der Höhepunkte war die Instandsetzung der Stromlinienlok BR 12, der neben der BR 29 zweiten betriebsfähigen belgischen Dampflok.

1



2



1 Die neuste belgische Lokomotive, die Baureihe 21, vor einem IC-Zug Antwerpen – Gent in der Nähe von Gent
2 Die Traditionsbahn CFV3V (Chemin de Fer Vapeur des 3 Vallées: bei der Maschine handelt es sich um eine Werklok
Fotos: W. Janssens, Brüssel (1); Vandendorpel (2)

Traditionsbahnen in Belgien
Sehr großer Beliebtheit erfreuen sich die zehn Traditionsbahnen. Die im „Febelrail" vertretenen Bahnen haben des weiteren einen Ausschuß „Retrorail" gegründet. Einige sind regelspurig und zu den wichtigsten gehört die CFV3V. Sie ist 15 km lang und verfügt über zehn Werkloks.
Ausschließlich Eisenbahnfreunde betreiben andererseits die meterspurigen Traditionsbahnen mit Straßenbahnfahrzeugen, wobei sie diese Bahnen von Spenden und durch Betriebseinnahmen finanzieren müssen.
aw

Joachim Mensdorf, Plauen

Straßenbahnen im Garten

Historische Straßenbahnfahrzeuge in Plauen

Am 17. November 1894 fuhr in Plauen zum ersten Mal die Straßenbahn[1] auf einer Linie. Neun kleine, offene Triebwagen waren damals vorhanden. Heute verkehren auf sieben Linien 48 Triebwagen (Tw) und 22 Beiwagen (Bw). Jahrzehntelang bestimmten Solotriebwagen das Stadtbild. Aufgrund der zahlreichen Steilstrecken wurde auf einen Beiwagenbetrieb verzichtet.
Erst im Jahre 1960 erhielt Plauen die ersten Beiwagen, und in dieser Zeit verschwanden nach und nach die kleinen zum Teil noch halboffenen Triebwagen. Bereits 1965 rekonstruierte der VEB Verkehrsbetrieb der Stadt Plauen den Tw 21 (1905/MAN) zu einem historischen Fahrzeug. Seitdem erfreut es sich bei Sonderfahrten allgemeiner Beliebtheit.
Später wurden der Tw 25 (1905/MAN) nach Gera als Tw 29, der Tw 40 (1912/MAN) nach Halle als Tw 2 und der Tw 44 (1912/MAN) nach Zwickau als Tw 7 umgesetzt. Den Tw 51 (1928/MAN) erhielt 1978 als Geschenk das Technische Museum in Brno (ČSSR).

Technische Daten der Tw 42 und 48

	Tw 42	Tw 48
Baujahr	1912	1926
Hersteller	MAN	MAN
Länge (mm)	8 000	9 000
Achsstand (mm)	2 200	2 700
Motoren	SSW/2× D 53 w	SSW/2× Dy 491
Leistung	2 × 42 PS	2 × 46 PS
Erster Einsatztag	23. 11. 1912	21. 08. 1926
Teilverglasung der Perrons	12. 12. 1930	original
Umbau Lyra-Scherenstromabnehmer	3. 12. 1955	4. 1. 1939
Einbau Schiebetüren und Perronumbau	28. 2. 1953	original
Bombenschaden	1945	1945
Erster Einsatz nach Wiederherstellung	1. 11. 1945	1. 2. 1946
Letzter Einsatz im Personenverkehr	18. 4. 1968	10. 2. 1972

Damit blieben fünf alte Plauener Triebwagen einsatzfähig erhalten.

Ein Gedanke...
Als es an die Verschrottung der letzten alten Fahrzeuge gehen sollte, kam mir der Gedanke, einen langgehegten Wunsch vielleicht doch noch erfüllen zu können: einen Straßenbahnwagen im eigenen Garten aufzustellen. Etwas zaghaft trug ich mein Vorhaben beim Verkehrsbetrieb vor. Ich stieß auf allgemeines Verständnis, ging es mir doch nicht um eine „verkitschte" Gartenlaube, sondern um einen Straßenbahnwagen, der weitestgehend im Ursprungszustand zu bewundern sein sollte.
Doch nun mußten zunächst zahlreiche Formalitäten erledigt werden. Wer da alles über eine eventuelle Aufstellung im Garten mitreden wollte! Schließlich wurde dann die erforderliche Genehmigung erteilt.
Nun konnte ich vom Verkehrsbetrieb gleich zwei Triebwagen (Nr. 42 und 48) erwerben, komplett wie nach dem letzten Einsatz, lediglich ohne Motoren. (Wer hat schon 600-V-Gleichstrom im Garten!)

... und die Ausführung
Dann wurden alte Schienen (Profil S 7) und Schwellen gekauft und vorerst rund 25 m Gleis auf einem Schotterbett im Garten verlegt. Weitere vorgefertigte Gleisjoche waren für den Transport erforderlich. Als dann ein Tieflader zur Überführung der Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung stand, stellte sich heraus, daß die Ladefläche zu kurz war. Die Wagen mußten daher auf einem Gleisjoch und Schwellen transportiert werden. Dadurch entstand eine sehr große Ladehöhe, die bei den Fahrten ständig zu beachten waren. Am 7. Juli 1973 hatte ich dann alles beisammen: Genehmigung, Zugmaschine, Tieflader, zwei Triebwagen und vor allem Freunde zum Helfen!

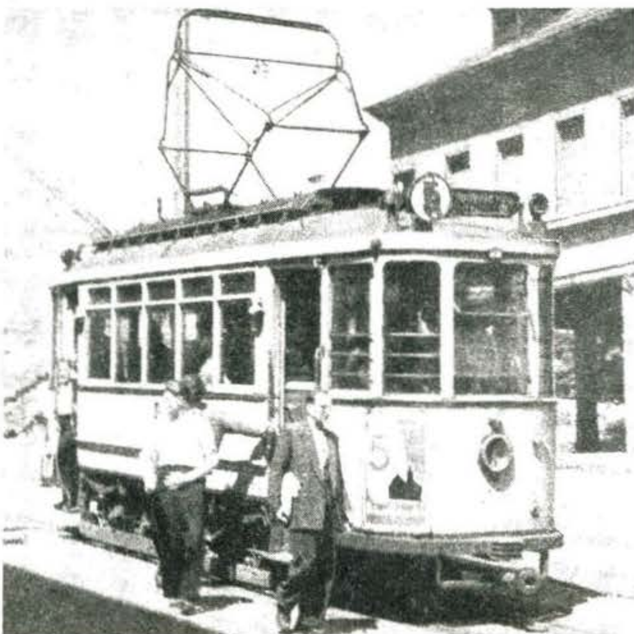
Zuerst wurde der Tw 42 mit einer Seilwinde über Gleisjoche auf den Tieflader, dessen Hinterachse abgenommen war, hochgezogen und festgezurrt. Der 17 km lange Transportweg führte durch die Stadt und über Landstraßen. Die Strecke war vorher festgelegt worden. Teilweise mußten wir, mit Genehmigung der Volkspolizei, zu schmale Straßen abschnittsweise sperren.
Es war schon ein einmaliges Bild, als über die Sperrmauer der Talsperre Pöhl eine Straßenbahn gefahren wurde. Das Abladen geschah dann in umgekehrter Reihenfolge auf das vorbereitete Gleis. Anschließend wurde der Tw 48 überführt, und nach acht Stunden standen beide Triebwagen auf dem Gleis im Garten. Die Anwohner verfolgten, vorerst von weitem, die ganze Angelegenheit mit Interesse. Doch bald gewöhnten sie sich an die Straßenbahnen im Garten ...

Die Rekonstruktion
Nach und nach konnten von anderen noch zu verschrottenden Fahrzeugen in Plauen und bei anderen Verkehrsbetrieben zahlreiche Teile erworben und ausgebaut werden. Ging es doch nun darum, die alten Fahrzeuge möglichst exakt zu rekonstruieren. Der Tw 48 sollte innen und außen in den Originalzustand von 1926 zurückversetzt werden, der Tw 42 – der später geschlossenen Perrons wegen – in den Zustand der 50er Jahre.
Viel Sorge machte die zum Teil bis zu 2 mm starke alte Farbschicht auf dem Tw 48. Sie mußte ich überall restlos abbrennen oder abschleifen. Erst dann konnten die neuen Farben aufgetragen werden. Im Innenraum waren ehemals helle Leisten und Türflächen wieder naturfarben herzurichten, Messingbeschläge und Fahrschalter zu reinigen. Die Dachlaternen und Richtungsschilder mußten verändert, Außenhandgriffe angebracht werden, um nur einiges zu nennen. Die Neulackierung, einschließlich aller Zierstreifen, der Wagennummern und der Seitenbeschriftung, habe ich ebenfalls allein ausgeführt. Das geschah meist anhand alter Fotos und noch vorhandener Farbreste. Diese Lackierung hat immerhin fast acht Jahre gehalten. Nun muß der gesamte Außenanstrich erneuert werden. Zuvor ist allerdings eine Neuverblechung der inzwischen verrosteten Perrons erforderlich. Übrigens sind das Arbeiten, die immer wieder anstehen, wenn man die Fahrzeuge unter freiem Himmel stehen lassen muß.
Die alte Beleuchtungsanlage blieb unverändert. 42-V-Glühlampen sind in Reihe geschaltet und umschaltbar je nach „Fahrtrichtung". Der Anschluß an das Netz erfolgt hierbei über ein Schleppkabel.
Den Tw 42 hatte ich anfänglich mit einer Plane abgedeckt, was sich aber als wenig vorteilhaft erwies.
Auch an diesen Wagen mußten die alten Farben restlos entfernt und die Seitenbleche am Wagenkasten einschließlich der Leisten erneuert werden. Alle anderen Arbeiten entsprachen den vorangegangenen beim Tw 48. Bei der Neulackierung wurde der bei der Plauener Straßenbahn von 1953 bis etwa 1970 üblich gewesene beige Farbton zunächst beibehalten. Der Innenraum diente unterdessen als Werkstatt.
1982 stellte sich leider heraus, daß das immer undichter werdende Dach – die ursprüngliche Deckung mit dick beschichteter Leinewand war sehr porös geworden und nicht mehr auszubessern – völlig erneuert werden muß. Das geschah mit 0,4 mm starkem Aluminiumblech. Es wurde in mühsamer Kleinarbeit um die vielen Dachaufbauten herum angebracht, teils genagelt und teils geklebt. Zum Schutz klebte ich darauf noch eine Schicht Dachpappe und erneuerte gleichzeitig die Dachablaufrohre. Danach erhielt der Tw 42 den endgültigen grün-weißen Anstrich mit der entsprechenden Beschriftung. Z. Z. wird die Inneneinrichtung gemäß dem Zustand von 1912 wiederhergestellt.

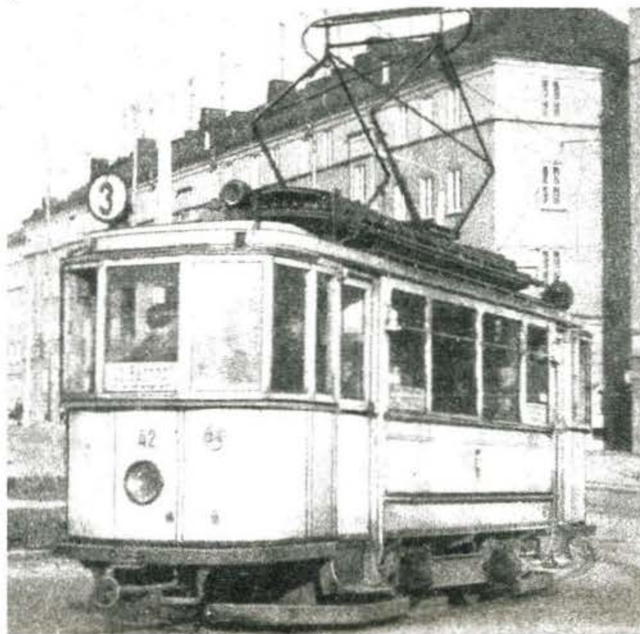
Außenanlagen
Auf der jetzt 35 m langen Gleisanlage können beide Wagen – damit die Achsen nicht einrosten – etwas bewegt werden. Die ursprünglich verlegten Schienen erwiesen sich als zu schwach. 1981 wurde ein anderes Profil (S 18) eingebaut, was natürlich nicht problemlos war, da auch unter den Wagen (!) die Schienen auszuwechseln waren.
Als Wartehäuschen habe ich den offenen Anbau des Gartenhauses eingerichtet. Dazu gehört auch eine sogenannte „Nasenuhr" der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die ich von der DR erwerben konnte. Sie hing bis 1975 am Bahnhofsgelände von Wolfsgrün der Strecke Aue–Adorf. Noch heute geht diese Uhr nach über 75 Jahren Laufzeit in 14 Tagen nur ±1 Minute ungenau!
Zwei alte Gaslaternen, die jetzt elektrisch beleuchtet werden, vervollkommnen die Anlage. Daß meine Gartenstraßenbahn im Maßstab 1:1 nicht nur Arbeit erfordert, sondern auch viel Freude macht, versteht sich von selbst.
Sei mir zum Schluß noch gestattet, für die großzügige Unterstützung der Kollegen des Plauener Verkehrsbetriebs herzlich zu danken. Immer finde ich hier ein offenes Ohr.

1 Im „me" 11/84 wurde auf Seite 11 als Eröffnungstag versehentlich der 3. Dezember 1894 angegeben. An diesem Tage erfolgte aber bereits die Inbetriebnahme eines weiteren Streckenabschnitts der Plauener Straßenbahn.

1



2



nah verkehr mosaik

1 Triebwagen 48 im Juni 1959 auf der Bahnhofstraße an der Haltestelle Capitol. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Plauen noch keinen Beiwagenbetrieb.

2 Triebwagen 42 im Frühjahr 1968 am Platz der Roten Armee

3 Triebwagen 42 beim Transport auf dem Tieflader zum Gartengrundstück am 7. Juli 1973

4 Triebwagen 48 im Zustand des letzten Einsatzes im Personenverkehr am 8. September 1974

5 Triebwagen 42 im beigen Farbton, Sommer 1983

6 und 7 Links Triebwagen 42 und rechts Triebwagen 48 im fertiggestellten Zustand

Fotos: Verfasser

3

4



5



6



7



Dr. rer. nat. Klaus Lehnert (DMV),
Ing. Johannes Mielke (DMV), Gommern,
und Ing. Ing. Peter Sommer (DMV),
Magdeburg

99 4301
10 Jahre Technisches Denkmal

Diese dreifach gekuppelte Schmalspur-Tenderlokomotive wurde 1920 von Orenstein & Koppel in der damaligen Lokomotivfabrik Nowawes bei Potsdam gebaut und mit der Fabrik-Nummer 9418 im Jahre 1921 von der Zuckerfabrik in Gommern erworben. Die Abnahmeuntersuchung fand am 24. September 1921 statt; die Betriebsgenehmigung stammt vom 4. November 1921. Die Maschine diente zur Zuführung und Abholung der von den früheren Kleinbahnen des Kreises Jerichow (KJI) für die Zuckerfabrik Gommern bestimmten Güterwagen. Erst im Jahre 1942 erhielt sie die erste nachweisbare Hauptuntersuchung, ein Beweis dafür, daß die Lok nur wenige Wochen im Jahr, nämlich während der Rübenkampagne, in Betrieb war. Als nach dem zweiten Weltkrieg die Zuckerfabrik Gommern demontiert worden war, wurde die Lok von den KJI – inzwischen als VVB Landesbahnen Burg bezeichnet – übernommen. Hier trug die Lok ab September 1948 die Nr. 23 und diente im Umladebahnhof Burg zum Nachschieben ausfahrender Züge sowie als Rangierlok.

Nach Übernahme durch die DR erhielt die Lok zunächst die falsche Nummer 99 4401, obwohl im Umzeichnungsplan von 1950 bereits die Nr. 99 4301 festgelegt worden war. Bei einer späteren Korrektur waren wohl keine „Aluminium-Dreien" vorhanden, weshalb sie dann bis zuletzt mit „Stahl-Dreien" auf den Nummernschildern gefahren ist.

1



2



3



4



1957 wurde die Lok mit elektrischer Lichtanlage und 1964 mit einem neuen Stehkessel ausgestattet. In Burg legte die Maschine vom 1. Januar 1950 bis zum 31. Oktober 1965 immerhin 382 167 km zurück; dabei mußten 1 682 t Steinkohle verfeuert werden.
Nach Stillegung des Burger Schmalspurbahnnetzes vor nunmehr 20 Jahren wurde die 99 4301 am 10. November 1965 an die damalige Transportgesellschaft Ballerstedt KG in Pretzien (von 1975 bis 1977 VEB Sandgruben Pretzien) verkauft. Hier beförderte sie auf der zu diesem Betrieb gehörenden Werkbahn Sandzüge von den Gruben zur Umladerampe am Bahnhof Gommern. Nur kurze Zeit währte ihr Einsatz, da der Bahn die Dampftraktion untersagt worden war und nur noch Dieselloks fahren durften. Trotzdem erhielt die ehemalige DR-Lok 99 4301 noch 1967 eine Reparatur und am 15. Oktober 1969 die letzte Kesseluntersuchung. Von da an rostete die kleine Lok auf dem Betriebshof vor sich hin. Vor der Verschrottung bewahrte sie im Unterschied zu den kleineren Zweikupplern dieser Bahn wohl nur ihre Größe.
Im Dezember 1974 wurde im Gommerner Klub „Martin Schwantes" eine Arbeitsgemeinschaft Natur- und Heimatfreunde gegründet, deren Arbeitsplan zunächst nur als Hinweis die Restaurierung der Lok und ihre Aufstellung als Denkmal der örtlichen Verkehrsgeschichte enthielt.
Gommern war ja der erste Einsatzort der Lok und Endpunkt der KJI sowie der ehemals als Gommern-Pretziener Eisenbahn bezeichneten 750-mm-spurigen Werkbahn, die aber nie mit der KJI schienengleich verbunden war.
Bereits im Februar 1975 konnte eine Vereinbarung zwischen dem Klub, dem Rat der Stadt und fünf Betrieben, darunter dem Eigentümer der Lok, zur Übernahme und Restaurierung abgeschlossen werden. Am 12. April 1975 wurde sie nach Gommern überführt. Die ehemalige DR-Lok Kö 6004 schleppte die 99 4301 aus dem Betriebshof. Mit Hilfe eines Mobilkranes gelangte sie auf einen Tieflader und wurde in den VEB Zentrale Reparatur- und Ausrüstungswerk (ZRAW) gebracht.
Dort erfolgte zunächst eine Grobreinigung und die Demontage des Triebwerks sowie kleinerer Armaturen durch freiwillige Helfer. Im Auftrag des Rates der Stadt übernahm das ZRAW die Aufarbeitung der Lok. Die Helfer montierten die gereinigten und konservierten Triebswerksteile und Armaturen sowie die vier von ihnen angefertigten Nummernschilder-Kopien.
Am 10. Juli 1975 wurden diese Arbeiten abgeschlossen. Nach dem Transport durch die Stadt, bei dem es infolge von Fahrbahnwölbungen und enger Kurven nicht ohne Herzklopfen zuging, erhielt die Lok am 14. Juli 1975 vor dem Bahnhofsgebäude in Gommern ihren endgültigen Platz. Sie steht dort auf einem Betonsockel mit Stahlschwellengleis. Kurz danach wurde eine Erläuterungstafel angebracht. Natürlich nahm die Bevölkerung daran Anteil, denn sowohl Lokalpresse als auch eine anläßlich der Heimatwoche in einem Schaufenster gestaltete Werbeschau informierten über dieses Ereignis. Etliche Bedenken, wie eine Lokomotive auf einem öffentlichen Platz im Schatten hoher Bäume wohl wirkt, erwiesen sich als unbegründet. Die Maschine ist seitdem oft besucht worden, zumal hier eine stark befahrene Fernverkehrsstraße vorbeiführt.
Die bei der Aufstellung noch fehlenden Puffer und Kupplungen wurden vom Bahnbetriebswagenwerk Stralsund und von der Einsatzstelle Putbus des Bahnbetriebswerkes Stralsund beschafft, so daß sich die 99 4301 seit 1976 wieder „komplett" zeigt. Durch die Zusammenarbeit der fünf beteiligten Betriebe sowie des Rates der Stadt und des Klubs mit dem Helferaktiv, das 176 unbezahlte Arbeitsstunden leistete, konnte eine kleine Attraktion geschaffen und ein Stück örtlicher Verkehrsgeschichte mit hohem polytechnischen Bildungswert erhalten werden.
Die 99 4301 steht jetzt zehn Jahre auf ihrem Sockel, längst glänzt der Lack nicht mehr. Doch gelang es, durch mehrmaliges Abwaschen mit Öl, Erneuern der Anschriften und Ersatz einiger defekter Teile den im Freien unvermeidlichen Verfall in Grenzen zu halten. Die vorderen Fensterscheiben mußten durch eingeschweißte Bleche ersetzt werden.

Lebenslauf der 99 4301 (1)

Oktober 1920	Herstellungszeitpunkt
5. 7. 1920	Kesselprüfung und Abnahmeuntersuchung
3. 9. 1920 und 18. 6. 1921	Kesselbeschreibungen
24. 9. 1921	Abnahmeuntersuchung, Beschreibung und der Lok
4. 11. 1921	Betriebsgenehmigung
6. 5. 1942	Kesselhauptuntersuchung, Wittenberg
31. 12. 1948	Lok-Nr. 23 der VVB Landesbahnen in Burg
22. 2. 1949	Kesselhauptuntersuchung in Burg
18. 9. 1950	Besichtigung in Burg
25. 5. 1951	Nochmalige Besichtigung in Burg
5. 6. 1952 – 10. 2. 1953	LR 3 in Schlauroch
11. 2. 1953 – 26. 7. 1957	Bw Burg
27. 7. 1957 – 21. 9. 1957	L 3 in Görlitz, Anbau der elektr. Beleuchtung
1. 10. 1957 – 29. 9. 1959	Bw Burg (später Lokbahnhof Burg)
3. 6. 1959 – 11. 7. 1959	L 2 in Görlitz
12. 7. 1959 – 15. 8. 1960	Lokbahnhof Burg
18. 6. 1960 – 11. 11. 1960	L 4 in Görlitz
12. 11. 1960 – 15. 5. 1962	Lokbahnhof Burg
16. 5. 1962 – 11. 7. 1962	L 2 in Görlitz
12. 7. 1962 – 13. 4. 1964	Lokbahnhof Burg
14. 4. 1964 – 10. 6. 1964	L 3 in Görlitz (u. a. neuer Stehkessel)
11. 6. 1964 – 9. 11. 1965	Lokbahnhof Burg (seit 1. 1. 65 kein Einsatz)
1. 2. 1966	Antrag auf Genehmigung durch die Ballerstedt KG Pretzien
7. 12. 1967	Untersuchung; Lok „nicht in Betrieb"
15. 10. 1969	Äußere Kesseluntersuchung, Lok „nicht in Betrieb"
12.. 4. 1975	Transport von Pretzien nach Gommern mit Tieflader
14.. 7. 1975	Aufstellung als Technisches Denkmal

5



1 bis 4 Die ehemalige DR-Lok 99 4301 als Denkmal in Gommern. Seit 1977 ist dieses Fahrzeug in der Denkmalliste des Kreises Bwg erfaßt.
5 Die Lok wird durch die Straßen der Stadt Gommern zum Aufstellungsort transportiert (14. Juni 1975).
Fotos: F. Mielke, Gommern (1–4); P. Sommer, Magdeburg (5)

Quellenangaben
(1) Betriebsbuch der Dampflokomotive 99 4301
(2) Dokumentation „Technisches Denkmal Kleinbahnlok" 1974–1984
(3) 99 4301 „me" 10/78, S. 370

Dr. Horst Schandert, Berlin

Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen

1. Teil

Reichsbahn-Oberdirektor Dr. oec. Ing. Horst Schandert, Berlin, hat diesen Beitrag sowohl dem 150. Jahrestag deutscher Eisenbahnen als auch den Leistungen und Erfolgen der Deutschen Reichsbahn, die seit 40 Jahren als sozialistisches volkseigenes Unternehmen besteht, gewidmet.
Dr. Horst Schandert gehört dem Redaktionsbeirat des „modelleisenbahners" an und kann dieses so vielseitige Thema aus der Sicht des Praktikers darstellen: Zunächst in verschiedenen Funktionen in Baudienststellen der Deutschen Reichsbahn tätig, war er Sektorenleiter und danach neun Jahre Hauptverwaltungsleiter im Ministerium für Verkehrswesen und fünf Jahre Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin. International wirkte er über zwei Legislaturperioden als Präsident des UIC-Ausschusses „Bahnanlagen" sowie ein Dezenium als Vertreter der Deutschen Reichsbahn im Direktionskomitee des Forschungs- und Versuchsamtes des Internationalen Eisenbahnverbandes (ORE). 1980 wurde Dr. Schandert zum Stellvertretenden Direktor des Instituts für Eisenbahnwesen (IfE) berufen, und seit Anfang dieses Jahres trägt er die Verantwortung für die internationale wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit einschließlich Export und Schutzrechtstätigkeit des Zentralen Forschungsinstitutes des Verkehrswesens der DDR (ZFIV).
Im nachfolgenden ersten Teil seines Beitrages wird die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit bei den Eisenbahnen von den Anfängen dargestellt. Der Verfasser schildert dabei auch die Entstehung und Arbeitsweise internationaler Eisenbahnorganisationen wie den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und hellt Zusammenhänge und Hintergründe auf. Dabei wird auch auf die verantwortungsvolle Mitarbeit der Eisenbahn unseres Landes eingegangen.
Den zweiten Teil des Beitrages veröffentlichen wir im Heft 9/1985. Er wird auf die Arbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) und in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) eingehen und die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR würdigen.

Das Anliegen unseres Staates, die Verkehrsbeziehungen auch international zu entwickeln und im friedenserhaltenden und völkerverbindenden Sinne zu gestalten und zu festigen, entspricht unserer gesellschaftlichen Grundhaltung und ist somit ein Bestandteil der Außenpolitik der DDR. Dabei spielt das die Länder umfassende stählerne Band der Schiene eine wichtige Rolle. Tatsächlich hat von Anfang an die Eisenbahn auch in den internationalen Beziehungen eine bedeutende Rolle gespielt.
Die eineinhalb Jahrhunderte währende Geschichte der Eisenbahn ist so gesehen auch die Geschichte der Entwicklung internationaler Verkehrsbeziehungen geworden.



Ein Blick in die Vergangenheit

Am 7. Dezember 1835 verkehrte die erste deutsche Eisenbahn und leitete einen großen technischen Fortschritt ein. Die Kehrseite dieser Pioniertat waren die der gesellschaftlichen Entwicklung innewohnenden Widersprüche mit allen ihren Auswüchsen. Der Bau von Eisenbahnen bot günstige Bedingungen für die Anlage von Kapital. Eisenbahnaktien wurden Spekulationspapiere ersten Ranges. Die anfangs anarchisch betriebene Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes wurde in starkem Maße durch einzelstaatliche privatkapitalistische Interessen bestimmt.
Im Jahre 1843, also bereits acht Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth, gab es die erste internationale Verbindung von Aachen nach Belgien. Ziel dieses Unternehmens war die Belebung des Hafens von Antwerpen. Mit dem Eisenbahnanschluß an das Hinterland war die Hoffnung nach industriellem Aufschwung und neuen Absatzmärkten verbunden. Derartige Interessenlagen waren überhaupt für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes und ihrer Knoten charakteristisch. Die sich entwickelnden industriellen Zentren mußten sich feste Einflußräume erschließen. So erklärt sich auch, daß die ersten internationalen Verbindungen ausschließlich dem Güterverkehr dienten. Später kamen militärische Interessen hinzu, und erst an letzter Stelle stand die Befriedigung der sich entwickelnden Reisebedürfnisse.

Die Bestrebungen zur Erweiterung des Marktes und die Ausdehnung des Binnenhandels durch Absatzsuche nach außen führten schließlich um 1850 zu dem Beginn weitreichender zwischenstaatlicher Absprachen. Zu dieser Zeit (1851) gab es bereits vier Grenzübergangsstellen, und zehn Jahre danach stellten 13 Grenzübergänge die Verbindung mit sechs europäischen Staaten her. Diese zunächst noch thematisch begrenzt angelegten Abstimmungen dehnten sich bald auf umfassende ökonomische und technische Faktoren aus. Nun waren Bedingungen zu schaffen, damit Grenzen ohne technische Schwierigkeiten passiert werden konnten. Damit standen solche weitreichenden und zukunftsorientierten Fragen auf der Tagesordnung wie die Spurweite und die Bauart der Fahrzeuge. Erst waren es die Bahnverwaltungen selbst, die sich zu zwischenstaatlichen Konferenzen zusammenfanden und Konventionen vereinbarten. Später entstanden dann auch Vereinbarungen auf staatlicher Ebene sowohl bilateraler als auch multilateraler Art. Staatliche Verträge über das Eisenbahnwesen sind in der Regel von den Parlamenten ratifiziert worden und bekamen völkerrechtlichen Charakter. Hier liegen die Wurzeln für die Herausbildung eines regelrechten internationalen Eisenbahnrechts. Die Notwendigkeit, zwischenstaatliche Regelungen zu Fragen herbeizuführen, die grundsätzlicher Art sind und die die Interessen von zwei oder mehreren Staaten berühren, bestehen bis zum heutigen Tag. Ihr Zustandekommen ermöglicht es den Eisenbahnen untereinander eine gedeihliche, gegenseitig vorteilhafte, aber auch international notwendige Zusammenarbeit zu betreiben. (1)
Im Jahre 1850 verfügte Deutschland mit 6 044 km Eisenbahnstrecken wohl schon über 16 % des Welteisenbahnnetzes und stand im Umfang nach England an zweiter Stelle. Von einem zusammenhängenden Netz konnte jedoch keinesfalls gesprochen werden. Mit der fortschreitenden industriellen Entwicklung vollzog sich erst nach 1850 ein gewalti-

ger Aufschwung in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Dabei begannen die deutschen Eisenbahnen in Europa eine führende Rolle zu übernehmen. Deutschland gehörte zu den fortgeschrittensten kapitalistischen Ländern. Die Konzentration und die Monopolbildung in der Industrie und im Bankwesen hatte gewaltige Ausmaße angenommen. So erklärt sich auch, daß die Eisenbahnen in Deutschland zum Zentralsystem der europäischen Eisenbahnen wurden.
In diesem Zusammenhang muß auch der sogenannte „Frankfurter Frieden"



1 Dieses Foto vom Bahnhof Köthen aus dem Jahre 1881 soll an die Zeit erinnern, als internationale Verkehrsbeziehungen bereits 40 Jahre bestanden.

nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 genannt werden. Die schamlose Ausbeutung Frankreichs trug wesentlich zur Ausbreitung der deutschen Wirtschaftsmacht bei. Die anfallenden Kontributionssummen wurden auch für den Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes benutzt. Nicht zuletzt dadurch war es bis 1880 möglich, in Deutschland jährlich etwa 1300 km Eisenbahnstrecken zu bauen. Dadurch war bereits um 1880 die Grundform des Eisenbahnnetzes in Deutschland entstanden.
Vergleicht man das zu diesem Zeitpunkt entstandene Grundnetz mit dem schon 1833, also zwei Jahre vor der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn, bei der Buchhandlung A. Liebeskind in Leipzig erschienenen Entwurf eines deutschen Eisenbahnnetzes des Pioniers der Eisenbahnentwicklung, Friedrich List, ist unschwer die grundlegende Bedeutung dieser Schrift zu erkennen. (2)

Trotz des anfangs dominierenden Privatbaues, kleinstaatlicher Interessen, eines grenzenlosen Profitstrebens und natürlich oftmals auch schwieriger topographisch-geologischer Verhältnisse, wirkte sich der Einfluß von Friedrich List und weitsichtigen Eisenbahningenieuren positiv auf die Netzgestaltung aus.
Ein Beleg hierfür ist auch die Tatsache, daß in dieser Zeit entstandene Eisenbahngrenzübergänge noch heute zu mehr als zwei Drittel an vorhandenen Eisenbahnhauptstrecken liegen.

„Technische Einheit" bildete erste wichtige Grundlage

Die Eisenbahn entwickelte sich in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens zum unumstrittenen Hauptverkehrsträger und gewann an Wertschätzung. Folgerichtig erweiterten sich in sehr starkem Maße die internationalen ökonomischen und technischen Beziehungen auf diesem Gebiet.
Die bedeutenste internationale Vereinbarung ist die sogenannte „Technische Einheit im Eisenbahnwesen" (TE). Auf der Grundlage des Berner Schlußprotokolls vom 15. Mai 1886 trat sie am 1. April 1887 in Kraft. Wiederholt geändert und ergänzt, legte sie die Spurweite einheitlich auf 1435 mm bis 1470 mm fest und gab Richtlinien für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen. Dem Berner Übereinkommen über die „Technische Einheit" sind 18 europäische Staaten beigetreten. Nun war in weiten Teilen Europas auf der Grundlage einer vereinbarten einheitlichen „Spur" ein grenzüberschreitender Verkehr ohne technische Komplikationen möglich.
In dem Berner Schlußprotokoll von 1886 wurden auch Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr vereinbart. Entsprechend den internationalen Vereinbarungen machten sich auch innerstaatliche Gesetzgebungen erforderlich. Die grundlegenden Regelungen für die baulichen Anlagen der Bahnen und ihrer Betriebsmittel, ihren für den Betrieb erforderlichen Zustand und für die Handhabung des Betriebes legte die „Bau- und Betriebsordnung" (BO) fest, die am 1. Mai 1905 mit Gesetzeskraft gültig wurde.

Zur Rolle internationaler Eisenbahnorganisationen

Die Eisenbahnkongreßvereinigung (AICCF)

Bis jetzt war von den Vereinbarungen die Rede, die im Ergebnis bi- und multilateraler Verhandlungen entstanden. Nun zu den Eisenbahnorganisationen: Die erste im weltweiten Rahmen ist die in Belgien gegründete „Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung" (Association Internationale du Congrès des Chimes de fer – AICCF –). Die Gründung erfolgte auf Anregung der belgischen Regierung im Jahre 1885 anläßlich des 50. Jahrestages der Einweihung der Strecke Brüssel–Mecheln. Die Arbeit dieser Organisation erstreckt sich auf die Durchführung von Kongressen in einem ungefähren Abstand von vier Jahren. Die XXIV. Tagung fand in diesem Jahr vom 6. bis 10. Mai in Brüssel statt, also genau 100 Jahre nach der Gründung dieser Kongreßvereinigung. Das Generalthema lautete diesmal „Die Stellung der Eisenbahn im Verkehr an der Schwelle des Jahres 2000". Die Teilnahme einer hochrangigen Delegation des Verkehrswesens der DDR unterstreicht sowohl den Willen unseres Staates, internationale Erfahrungen auszuwerten und den eigenen Erkenntnisstand zu vermitteln, als auch die Tatsache, daß die Eisenbahn nicht nur bei uns prognostisch einen hohen Stellenwert besitzt.

In Europa wurde die erste internationale Eisenbahnorganisation bereits 1846 mit der nicht korrekten Bezeichnung „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" (VDEV) gegründet, dem die Bahnen des damaligen Deutschen Reiches und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie angehörten. Obwohl im weiteren Verlauf unter anderem Eisenbahnen der Niederlande, Belgiens, Luxemburgs und Rumäniens dem Verein beitraten, änderte er seinen Namen nicht. Erst als 1929 Dänemark, Norwegen, Schweden

und die Schweiz als Mitglieder aufgenommen wurden, sah man sich genötigt, ab 1932 als „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" (VMEV) in Erscheinung zu treten. Obwohl dieser Verein formell bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs existierte, spielte er eigentlich nach 1922, dem Jahr der Gründung des Internationalen Eisenbahnverbandes, kaum noch eine bedeutende Rolle. Man muß im Interesse der historischen Wahrheit sagen, daß mit diesem Datum und im Grunde genommen schon im Ergebnis der Niederlage des deutschen Imperialismus im ersten Weltkrieg die deutsche Vorherrschaft im Eisenbahnwesen beendet war.

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC)

Im Oktober 1921 regte der rumänische Regierungsvertreter auf der internationalen Wirtschaftskonferenz in Portorosa die Bildung eines interntionalen Eisenbahnverbandes an, der auf allen Fachgebieten des Eisenbahnwesens tätig werden sollte. Die vom Völkerbund für März 1922 nach Genua einberufene Allgemeine Wirtschafts- und Finanzkonferenz faßte den Beschluß, die französischen Eisenbahnen zu bitten, eine Versammlung von Vertretern aller interessierten Bahnen einzuberufen. So kam es auf Veranlassung des Direktionskomitees der französischen Eisenbahnen am 1. Dezember 1922 zur Gründung des „Internationalen Eisenbahnverbandes" (Union Internationale des Chemins de fer – UIC –) mit ständigem Sitz in Paris. (3) Erstmalig wurde damit eine internationale Eisenbahnorganisation geschaffen, die dazu berufen war, die Koordinierung der Arbeiten der Bahnverwaltungen auf allen Gebieten sicherzustellen.

Zu den Gründerverwaltungen gehörten die Eisenbahnen von 29 Staaten. Gegenwärtig beteiligen sich 87 Eisenbahnverwaltungen oder eng mit ihnen zusammenarbeitende Transportunternehmen aus aller Welt an den Arbeiten des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC).

Die UIC hat seit ihrem Bestehen eine bedeutende Entwicklung zu verzeichnen. Es hat in der Zeit von der Gründung bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs wohl eine Reihe wertvoller Arbeiten gegeben, die sich in Merkblättern, technischen Dokumenten und auch in der Gründung der allgemeinen Ausgleichstelle widerspiegelte. Doch die reaktionäre Politik der Mehrzahl der kapitalistischen Staaten, die Erschütterungen durch die Weltwirtschaftskrise, der Faschismus in Deutschland und die Vorbereitung des zweiten Weltkriegs wirkten sich auf die Arbeit dieser Organisation lähmend aus.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die UIC-Arbeit belebt und erhielt auch einen besonderen Anstoß durch den von den Vereinten Nationen gebildeten Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE).

Diese Kommission gab auch die Anregung für die Koordinierung und Zusammenarbeit der Bahnen durch die UIC. Es hatten sich nämlich inzwischen weitere internationale Organisationen und Verbände gebildet.

2



1902: das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)

1921: der Internationale Güterwagenverband (RIV – ital. Regolamento Internationale Veicoli). Das von diesem Verband geschaffene „Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr" trat am 1. Januar 1922 in Kraft.

1922: der internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC – ital. Regolamento Internationale Carozze). Von Bedeutung ist das am 2. Februar 1923 wirksam gewordene „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr".

1923: die Europäische Reisezug-Fahrplankonferenz (CEH – Conférence Européenne des Horaires). Fahrplankonferenzen wurden schon ab 1872 durchgeführt und ab 1891 als europäische Fahrplankonferenz bezeichnet. Die Satzung von 1923 legte den oben genannten Namen verbindlich fest.

1930: die Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz (LIM – Conférence Internationale des Horaires des Trains de Marchandieses). Mit der am 1. Januar 1930 in Kraft getretenen Satzung wurden bis dahin die lose geführten Vereinbarungen über durchgehende Güterzugverbindungen im internationalen Eisenbahnnetz organisatorisch zusammengefaßt.

Durch ein Abkommen vom 1. Januar 1951 wurden diese Organisationen und Verbände teilnehmende und angeschlossene Organisationen der UIC. Damit wurde der UIC die Koordinierung und einheitliche Ausrichtung der Arbeiten aller genannten Organisationen übertragen. Vor allem ging es darum, Doppelarbeiten zu vermeiden und ein einheitliches internationales Vorgehen zu garantieren.

Nach Artikel 1 der UIC-Satzungen verfolgt „Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) ... den Zweck, die Bedingungen für die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen im Hinblick auf den internationalen Verkehr zu vereinheitlichen und zu verbessern." (4)

Die UIC hat in den 63 Jahren ihres Bestehens einen bedeutenden Entwicklungsprozeß durchlebt. Heute geht es nicht mehr allein um Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs. Die international zu lösenden Aufgaben verlagerten sich immer mehr auf Probleme der technischen Modernisierung der Anlagen und Fahrzeuge und auf Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit aller Eisenbahnen. (5)

Wenn sich die UIC auch nach wie vor mit zahlreichen Detailfragen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesen befaßt, so konzentriert sie ihre Arbeit zunehmend auf Fragen der künftigen Entwicklung und der wirtschaftlichen Gestaltung des Eisenbahnverkehrs.

Besonders die in jüngster Zeit in dieser Organisation erarbeiteten Empfehlun-

gen und Beschlüsse (UIC-Merkblätter) sowie die vorgenommenen Untersuchungen technologischer Prozesse und zu ökonomischen Fragen mit oftmals starker Verallgemeinerungswürdigkeit verleihen den Aussagen der UIC immer stärkeres Gewicht und haben das Ansehen der Organisation gestärkt.
Als Studienorgane der UIC sind neun Ausschüsse und mehrere interdisziplinäre Einrichtungen tätig. Die gegenwärtigen Mitgliedsbahnen und angeschlossenen Unternehmen verwalten 558 542 km (6) Eisenbahnstrecken aller Kontinente. Bei Gründung waren es 250 000 km.

3



2 und 3 Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Arbeit der UIC mit den angeschlossenen Organisationen kontinuierlich fortgesetzt. Damals herrschte auf den europäischen Bahnen noch die Dampftraktion vor, heute ist sie schon eine große Ausnahme (Abb. 2 1951 bei Weißenfels, Abb. 3 1981 im Elbsandsteingebirge).
Fotos: Sammlung G. Zieglgänsberger, Köthen (1); Sammlung D. Schau, Berlin (2); I. Migura, Berlin (3)

Das Forschungs- und Versuchsamt der UIC (ORE)

Die zunehmende Behandlung von Arbeitsfragen, die auf die Forschung ausgerichtet sind, führte innerhalb der UIC schon im Jahre 1950 zur Gründung des „Forschungs- und Versuchsamtes" (ORE – Office de recherches et d'essais) mit ständigem Sitz in Utrecht (Niederlande). Dieses Amt hat sich die Aufgabe gestellt, die Forschungs- und Versuchsarbeiten der Eisenbahnverwaltungen zu koordinieren und allseitig nutzbar zu machen. Die Arbeit erstreckt sich auf alle technischen Gebiete des Eisenbahnwesens, der Zugförderung, der Wagenwirtschaft, des Baudienstes und des Signal- und Fernmeldewesens. Die Untersuchungen werden in Sachverständigenausschüssen (SVA) vorgenommen, die sowohl in technischer als auch ökonomischer Hinsicht für die Eisenbahnen von qualitativ hohem Wert sind, weil im allgemeinen mit Studien und Versuchen Experten auf dem jeweiligen Fachgebiet mehrerer Verwaltungen betraut werden, und die von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse berücksichtigt werden können.
Die Untersuchungsergebnisse der UIC-Studienorgane und ORE-Gremien haben einen hohen Wissenschaftlichkeitsgrad und dienen, ebenso wie die von Zeit zu Zeit stattfindenden ORE-Kolloquien, dem internationalen Erfahrungsaustausch und der Nutzanwendung durch die Eisenbahnen.

Verantwortungsbewußte Mitarbeit der Eisenbahn der DDR

Vor 40 Jahren wurden auf dem Territorium der 1949 gegründeten Deutschen Demokratischen Republik die Eisenbahnen in die Hände des Volkes gelegt. Damit begann auch ein neues Kapitel internationaler Beziehungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. Das staatliche Eisenbahnunternehmen der DDR, die Deutsche Reichsbahn, betrachtete es von Anfang an als ihre vornehmliche Pflicht, ihren Beitrag zum Ausbau der internationalen Verkehrsbeziehungen zu leisten.
Die aktive Mitarbeit innerhalb der sozialistischen Staatengemeinschaft, die Mitwirkung im Rahmen des UNO-Systems, der eigenständige Ausbau bilateraler Verkehrsbeziehungen mit vielen Staaten der Welt und nicht zuletzt der Beitritt und die aktive Arbeit in staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Organisationen betreibt unser Staat als ein Beitrag zur Erhaltung des Friedens und der Durchsetzung der friedlichen Koexistenz in den Beziehungen der Völker untereinander.
Schon Anfang der 50er Jahre begann die Deutsche Reichsbahn ihre aktive Mitarbeit in den Gremien der UIC. Von 1960 bis 1974 wurde ihr die Präsidentschaft des Ausschusses „Bahnanlagen" übertragen, die sie seit 1982 erneut wahrnimmt. Aufgrund ihrer aktiven Arbeit in dieser Organisation war die Deutsche Reichsbahn gemäß den Satzungen über die Legislaturperiode 1977/78 präsidierende Verwaltung der UIC, und ihr Repräsentant ist ohne Unterbrechung nunmehr schon seit 1959 Vizepräsident dieser internationalen Organisation und Mitglied des leitenden Organs der UIC, des Geschäftsführenden Ausschusses.
In zahlreichen Ausschüssen, Unterausschüssen und Arbeitsgremien arbeitet die Deutsche Reichsbahn aktiv mit und bereichert wesentlich ihre Arbeitsergebnisse. Seit 1960 ist die Deutsche Reichsbahn auch Mitglied des Forschungs- und Versuchsamtes (ORE) und seit 1963 bis zum heutigen Tag in dessen leitendem Gremium, dem Direktionskomitee, vertreten. In zahlreichen Sachverständigenausschüssen des ORE bringt die DR ihre Erfahrungen ein. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die Mitarbeit der Deutschen Reichsbahn gefragt ist und sie hohe internationale Wertschätzung genießt.
Im April dieses Jahres tagte in Karl-Marx-Stadt das ORE-Direktionskomitee, nunmehr zum zweiten Mal in der DDR, nachdem die erste Sitzung in der DDR bereits 1969 in der Hauptstadt Berlin stattgefunden hatte. Auch in diesem Jahr wurde der Eisenbahn der DDR hohe Anerkennung für ihr Engagement und für die wertvolle und schöpferische Mitarbeit in den Arbeitsgremien des Internationalen Eisenbahnverbandes sowie seines Forschungs- und Versuchsamtes gezollt.
Die Deutsche Reichsbahn setzt sich dafür ein und leistet einen wichtigen Beitrag, daß die Eisenbahnen aller Staaten, die Mitglied der UIC und ihrer angeschlossenen Gremien sind, gleichberechtigt und unter Achtung ihrer souveränen Rechte mitarbeiten. Die Wahrung dieses Grundsatzes schafft die Möglichkeit, das Verständnis für die Aufgaben und besonderen Probleme der Mitgliedsverwaltungen zu fördern und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch zu bereichern. So lassen sich auch wertvolle Erkenntnisse aus gemeinsamen Untersuchungen zum Nutzen der Eisenbahnen vermitteln.

Quellenangaben

(1) Horst Schandert: „Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) im 50. Jahr seines Bestehens und die Tätigkeit des Ausschusses Bahnanlagen" – Verkehrsannalen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Heft 6/1972, S. 579ff.
(2) Udo Becher: „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1. Aufl. 1981, S. 24
(3) Werner Haustein: „Internationales Eisenbahnwesen" – Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Frankfurt (M), 1956, Band II S. 739
(4) –: UIC-Kodex AI – Satzung der UIC, Kapitel I.1
(5) Horst Schandert: „Der Internationale Eisenbahnverband und die Arbeit seines Ausschusses Bahnanlagen"; Signal und Schiene, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 14 (1970) 7, S. 300
(6) –: Zusammengestellt aus „Who's who 1985" – Informationsheft der UIC
(7) –: UIC 1922 – 1972 – Schrift der UIC anläßlich des 50. Bestehens des Verbandes

Arno Schmidt, Ribnitz-Damgarten

Die Franzburger Kreisbahnen (FKB)

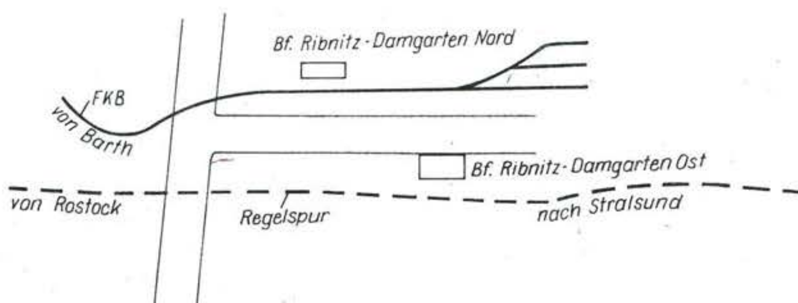
Erinnerungen an den westlichen Streckenabschnitt Barth – Damgarten

Ein Damgartner Eisenbahner erinnert sich an die FKB. Wir unternehmen eine Bahndammexkursion von Saal nach Ribnitz-Damgarten Ost – und sollten Sie das Fischland besuchen, kann dies sicherlich zu einer interessanten eisenbahntypischen Bereicherung des Urlaubs werden.
In Saal, wo noch Fragmente der FKB-Gleisanlagen zu erkennen sind, beginnen wir unsere Wanderung. Bis Kükkenshagen verläuft der Weg an der ehemaligen Tonwarenfabrik vorbei auf der Trasse der FKB. Zwischen Kückenshagen und Dechowshof benutzen wir die Straße, denn dort verlief die FKB querfeldein. Ab Dechowshof liegt die Trasse links der Straße, um in Damgarten am Stadtwald entlang auf der rechten Straßenseite vor den Gärten und ab dem neuen Friedhof rechts im weiten Bogen über das Hafengelände um die Stadt herumzuführen.
Das in der verkehrsgeschichtlichen Reihe erschienene Buch „Die Franzburger Kreisbahnen" von Klaus Kieper ist ein wertvoller Führer auf unserem Weg.
Der Bus fährt vom Bahnhof Ribnitz-Damgarten West täglich um 11.00 Uhr nach Saal und kommt dort um 11.21 Uhr an. Der Fußweg von Saal zum Bahnhof Ribnitz-Damgarten Ost ist 8 km lang. Die FKB erhielt ihren Namen auf Grund ihrer Lage im Territorium des alten Kreises Franzburg-Barth. Nach 1945 gehörte dieses Gebiet ausschließlich zum Kreis Stralsund und ab 1950 bis zur Betriebseinstellung der früheren FKB zum Kreis Ribnitz-Damgarten. Die westlich gelegenen etwa 30 Streckenkilometer verbanden Barth und Damgarten. Während Damgarten eine kleine Ackerbürgerstadt mit rund 2 000 Einwohnern war, bestand in Barth etwas Industrie, wie die Pommersche Eisengießerei und eine fischverarbeitende Fabrik. Die Bahn berührte u. a. die Dörfer Saal, Hermannshof und Lüdershagen und diente in erster Linie dem Transport landwirtschaftlicher Produkte.

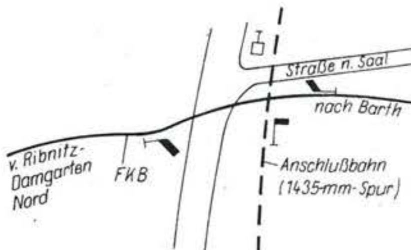
Rollbockverkehr von und nach Hermannshof

Als westlicher Endpunkt der Bahn hatte der Bahnhof Damgarten größere Bedeutung. Während der ersten 25 Betriebsjahre entwickelte sich die FKB zu einem soliden Transportunternehmen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. In der Inflationszeit von 1920 bis 1922 ging das Verkehrsaufkommen – wie auf vielen Eisenbahnstrecken im damaligen Deutschen Reich – zurück. Ein großer Aufschwung setzte dann erst wieder nach 1934 ein, als mit Beginn der faschistischen Rüstungsproduktion die Flugplätze Barth und Damgarten gebaut wurden. Die FKB übernahm die Beförderung zusätzlicher Personen, Expreßgüter und auch Wagenladungen bis zum Bahnhof Pütnitz-Anschluß. Weitgehend unbekannt ist, daß es auch einen Rollbockbetrieb mit offenen Regelspurwagen bis Hermannshof gab. Hier befand sich u. a. das Kohlenlager des Gutsbesitzers von Opierheim. Die regelspurigen Wagen durften die Lademasse von 15 t nicht überschreiten. Der Rollbockbetrieb diente vor allem dem Gemüsetransport in Richtung Staatsbahn.

1



2



Zunächst noch ein wichtiger Verkehrsträger

Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs im Mai 1945 ruhte zunächst der Betrieb. Aber schon im Herbst 1945 fuhren wieder die ersten Züge. Wenn es auch wenig zu transportieren gab, änderte sich dies recht bald durch die Beförderung von Umsiedlern aus Pommern und Schlesien. Von 1946 bis 1949 wurde die FKB außerdem häufig durch die Damgartner Bevölkerung genutzt, um mit den Zügen morgens in die Wälder nach Saal, Hermannshof oder Lüdershagen zu kommen. Hier sammelte man Blaubeeren. Im Herbst konnten auf den Feldern Kartoffeln nachgelesen werden. Die meisten Menschen fuhren dann mit dem Nachmittagszug gegen 16.30 Uhr wieder zurück nach Damgarten.
Kurz nach Übernahme der FKB durch die DR erfolgte die Umbenennung des Bahnhofs Damgarten Landesbahn, der bis 1939 nur Damgarten hieß, in Damgarten Nord bzw. nach der Verwaltungsreform in Ribnitz-Damgarten Nord. Weiterhin existierten die Bahnhöfe Damgarten Hafenbahnhof und Damgarten Stadtwald.
Von 1949 bis zur Stillegung bzw. dem Abbau des Streckenabschnitts trugen auch die Transportleistungen dieser Bahn dazu bei, den Grundstein für ein besseres Leben in der DDR zu legen. Mit Beginn des ersten Fünfjahrplans wurden der Schmalspurbahn wichtige Aufgaben für den Aufbau der Werftindustrie sowie die Landwirtschaft übertragen.
In Damgarten Nord gab es nach 1945 noch eine kleine Umladekolonne, die Güter von Reichsbahn- auf Schmalspurwagen umlud. Dazu gehörten vor allem Dünger und im Frühjahr Saatgut für die Bauern. Hierzu kamen auch Baustoffe u. a. Ziegel aus der Tonwarenfabrik Saal, die von der Schmalspurbahn auf die Regelspurbahn umzuladen waren. Bis zur Einstellung der Strecke Ribnitz-Damgarten Ost–Hermannshof bestand die Umladekolonne aus acht bzw. zehn Eisenbahnern; sie mußten täglich bis zu 250 t Ladung umschlagen. Im Frühjahr und Herbst unterstützten insbesondere von 1959 bis 1962 oft weitere Eisenbahner des Bahnhofs Ribnitz-Damgarten Ost die Umladekolonne. Gelegentlich entgleisten auch diese immerhin 2 bis 2,5 t schweren Güterwagen. Dann wurden fünf Mann der Umladekolonne zum Eingleisen abkommandiert. Mit Hilfe von Brechstangen wurden diese Wagen angehoben und wieder in das Gleis buxiert.
Der Personenverkehr war bis 1945/46 ausschließlich auf den Einkaufsverkehr ausgerichtet. Die Vormittagszüge fuhren nach Damgarten. Die Bevölkerung aus Saal, Kückenshagen und Lüdershagen erreichte gegen Mittag wieder ihre Heimatorte. Hinzu kam der Berufsverkehr, der insbesondere mit dem industriellen Wachstum zunahm. Die Personenzüge hatten morgens in Ribnitz-

Damgarten Ost Anschluß an die Züge nach Rostock und Stralsund.
Mit dem Bau der Boddenwerft in Damgarten wurde zwischen den Bahnhöfen Ribnitz-Damgarten Stadtwald und Dechowshof noch der Bahnhof Ribnitz-Damgarten Boddenwerft eingerichtet. Viele der dort arbeitenden Menschen benutzten die Bahn, um in Ribnitz-Damgarten Ost oder in Barth in die regelspurigen Züge umzusteigen. Zum 1. Mai eines jeden Jahres beförderten sogar Sonderzüge von Saal bzw. Lüdershagen nach Ribnitz-Damgarten Nord die Arbeiter aus den umliegenden Dörfern nach Damgarten zur Maidemonstration.
Durch die DR wurde in den 50er Jahren

Aber auch in Dechowshof und Kückenshagen wurden häufig Güterwagen zur Entladung bereitgestellt. Die Bahnhöfe Saal und Lüdershagen waren mit Personal besetzt.
Der letzte aus Barth kommende Zug traf gegen 21.00 Uhr in Damgarten ein; er wurde ausrangiert, abgerüstet und die Lok in den Lokschuppen gefahren. Die Betriebsruhe dauerte dann bis 5.00 Uhr morgens, obwohl ein Anheizer und Lokputzer schon ab 3.00 Uhr die Lok wieder zur Fahrt vorzubereiten hatten. Zu diesen Arbeiten gehörte auch das Bekohlen mit kleinen Kiepen. Der Kohlenbunker befand sich unmittelbar neben dem Lokschuppen. Kleinreparaturen

Das Wassernehmen war in Barth und Damgarten Nord sowie mit einem Elevator aus einem Bach in der Nähe von Hermannshagen möglich.
Nach der Zusammenlegung der Dienststellen Ribnitz-Damgarten Ost und Ribnitz-Damgarten Nord mußte der gesamte Güterverkehr in Ribnitz-Damgarten Ost bearbeitet werden. Empfangsbücher und Empfangsnachweise wurden für alle Bahnhöfe bis Lüdershagen geführt, und auch die Bestellung der Güterwagen für die Schmalspurbahn erfolgte nun in Ribnitz-Damgarten Ost. Im Bahnhofsbüro von Ribnitz-Damgarten Nord befand sich bis zur Betriebseinstellung nur noch die Lohnrechnungs-

3



4

5



1 Lage Bahnhöfe Damgarten Nord und Ribnitz-Damgarten Ost (um 1955)
2 Gleiskreuzung am Ortsausgang Damgarten (um 1955)
3 Ehemaliges Gelände des Bf Ribnitz-Damgarten Nord, heute ACZ
4 Ehemalige FKB-Brücke in Damgarten Hafen
5 Trasse am Damgartner Hafen

Fotos und Zeichnungen: Verfasser (1 und 2).
R. Holz, Rostock (3 bis 5)

der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt. Zugleitstelle war der Bahnhof Barth. Alle Züge mußten ab- und nach Ankunft in Ribnitz-Damgarten Nord, Saal oder Barth zurückgemeldet werden. Sowohl in Ribnitz-Damgarten Nord als auch in Barth wurden die Züge durch die jeweilige Aufsicht mit Abfahrsignal Zp 9a abgefertigt. Kreuzungen fanden morgens gegen 6.00 Uhr in Saal mit den Zügen aus Barth und Damgarten statt.

Es verkehren fast ausschließlich Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP). Die Zugbildungspläne schrieben vor, daß die Güterwagen vorne und die Reisezugwagen am Schluß liefen. Mußten unterwegs Güterwagen rangiert werden, blieben die Personenwagen stehen. Besonders im Bahnhof Ribnitz-Damgarten Hafen bestand ein reger Wagenladungsverkehr, hervorgerufen durch die hier gelegene Filiale des Raiffeisenvereins (spätere BHG). Unmittelbar neben diesem Schmalspurbahnhof befand sich die Schiffsumladestelle für kleine Kähne.

wurden vom Anheizer oder vom Lokführer selbst erledigt. Ich war selbst einmal dabei, als der Lokführer mit zwei Kollegen neue Feuerrohre einzog.
Zwischen 1958 und 1964 verkehrte im Vormittagsfahrplan auch oft ein Triebwagen nach Barth.

Grenze zwischen Nord und Ost

Zu den Kuriositäten gehörte die Tatsache, daß in den 50er Jahren die Schmalspurbahn zur Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald und der Bahnhof Ribnitz-Damgarten Ost zur Rbd Schwerin gehörten. Ging man über die Straße, war man in der anderen Rbd...
Nach dem Bau der Boddenwerft existierte auch eine Gleiskreuzung in Höhe des Ortsausgangs Damgarten nach Dechowshof mit der dortigen Anschlußbahn.
Die Signale der Schmalspurbahn standen stets auf „Fahrt frei". Fuhr auf der Anschlußbahn eine Rangierabteilung, mußten die Signale der Schmalspurbahn erst auf „Halt", dann das Signal der Anschlußbahn auf „Fahrt frei" gestellt werden.

stelle für alle Eisenbahner der Strecke von Ribnitz-Damgarten Ost bis Velgast.

Heute noch zu sehen

Das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Ribnitz-Damgarten Nord hat das agrochemische Zentrum (ACZ) übernommen. Auf dem einstigen Bahndamm von Ribnitz-Damgarten Nord bis zum Hafen kann man spazieren gehen, das Wartehäuschen in Damgarten Hafen dient als Schuppen. Noch existiert die Brücke am Hafen und wird vom dortigen Anglerverband gepflegt. Die ehemalige Trasse bis zum Stadtwald und bis Dechowshof bewirtschaften jetzt Kleingärtner. In Kückenshagen wurde das Wartehäuschen Autogarage, wohingegen im ehemaligen Bahnhofsgebäude von Saal ein Kindergarten untergebracht ist. Das Bahnhofsschild ist erhalten geblieben.

Nicht nur die älteren Eisenbahner sprechen auch jetzt noch oft von „ihrer" „Lüttbahn", die in den sieben Jahrzehnten ihres Bestehens beachtliche Transportleistungen übernommen hatte.

Die große Fahrzeugparade

Mehr als 90 000 Besucher erlebten vom 7. bis 16. Juni eine beeindruckende Fahrzeugausstellung auf dem Gelände des Wriezener Bahnhofs. Diese repräsentative Parade historischer wie moderner bzw. Museumsfahrzeuge war zugleich die wohl seit Jahren größte Eisenbahnattraktion in Berlin. Organisiert wurde das Spektakel von der Rbd Berlin, dem Verkehrsmuseum Dresden und dem DMV, die neben „neuen" Museumsfahrzeugen – Güter- und Reisezugwagen – vor allem zahlreiche Dampfrösser zeigten. Attraktionen, die wahre Völkerwanderungen auslösten. Unsere Fotoauswahl soll einen kleinen Eindruck von diesem Ereignis vermitteln, das umrahmt wurde vom Einsatz des Traditionspersonenzuges sowie die Lokomotiven 64 007, 74 1230 und 94 1292. Die Besucher hatten auch die Chance, einige Meter auf der 89 6009 mitzufahren, Philatelisten konnten Briefe und Karten für eine Sonderpostbeförderung aufgeben, und natürlich wechselten zahlreiche Souvenirs die Besitzer. Wie der starke Besucherandrang zeigte, erfreuen sich solche Veranstaltungen großer Beliebtheit. Lassen wir uns deshalb überraschen, welche Akzente der zweite Jubiläumshöhepunkt in Berlin setzen wird: die große Modelleisenbahnausstellung am Berliner Fernsehturm

Auf dem Ausstellungsgelände war stets Hochbetrieb (Abb. 1), doch noch vor Eröffnung der Ausstellung mußten einige Fahrzeuge komplettiert werden (Abb. 2); S-Bahn und Traditionszug begegnen sich am Bahnhof Ostkreuz (Abb. 3); die 52 6666 war ebenso umlagert (Abb. 4) wie die Schneeschleuder (Abb. 5).
Fotos: M. Reimer, Berlin



1



2



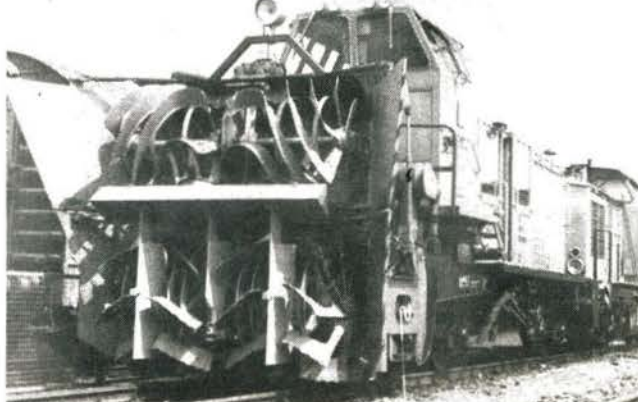
3



4



5



Interview

125 Tage später...

... wird die Hauptstadt der DDR erneut Gastgeber einer Jubiläumsveranstaltung anläßlich „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" sein. Dann nämlich findet vom 19. Oktober bis 3. November 1985 die große Modelleisenbahn-Ausstellung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR im Ausstellungszentrum am Berliner Fernsehturm statt. Wir unterhielten uns wenige Tage nach der großartigen Fahrzeugschau im Wriezener Bahnhof mit zwei bekannten Berliner Modelleisenbahnfreunden: Hans Weber und Günter Nitzschke. In ihren Händen liegt zum großen Teil die Vorbereitung und Durchführung dieses repräsentativen Modellbahn-Ereignisses.

„me": Der Bezirksvorstand Berlin des DMV ist für den reibungslosen Ablauf dieser Modelleisenbahn-Ausstellung verantwortlich. Hans Weber, Sie haben langjährige Erfahrungen, solche Veranstaltungen zu organisieren. Uns interessiert, wie weit die Vorbereitungen gediehen sind. Was erwartet die Besucher am 19. Oktober?

Hans Weber: Nun, wir sind sieben Mitglieder des Bezirksvorstandes Berlin, die mit der Vorbereitung der Ausstellung beauftragt wurden. Ein jeder hat dabei sein eigenes Spezialgebiet, wie beispielsweise die Leitung einer solchen Veranstaltung. – Und wenn diese am 19. Oktober um genau 10.00 Uhr eröffnet wird, dann dürfte auf 25 Modelleisenbahn-Anlagen in den Nenngrößen H0, TT und N gleichzeitig das Abfahrsignal gegeben werden. Um nur einige Bonbons zu nennen: Aus dem „modellbahnfreudigen" Sachsen reisen einige namhafte Gruppen mit ihren Gemeinschaftsanlagen an. So stellt die AG 3/4 Meißen ihre neue 20 × 9 Meter große Anlage aus, die AG 3/14 „Saxonia" zeigt ihr 13 × 8 Meter großes SMBS-Musterstück, und die AG 3/53 Gelenau wird neben einer weiteren Dresdner Gruppe für abwechslungsreichen Modellbahnbetrieb sorgen.

Aber wir können schon heute gespannt sein, wie die Modellbahnfreunde unserer Hauptstadt gegenüber dieser „sächsischen Streitmacht" abschneiden, denn die Berliner stellen zwei thematisch wirkungsvolle Großanlagen mit reizvollen Motiven aus. Neben diesen „Riesen" sind aber auch kleine Anlagen für den Modellbahn-Normalverbraucher, insbesondere $H0_e$-Heimanlagen zu sehen und auch Dioramen.

„me": Können Sie uns diese etwas näher beschreiben?

Hans Weber: Ein Diorama wird dem Grundanliegen dieser Ausstellung besonders entsprechen. Es erinnert am Beispiel einer Trümmerbahn, wie schwer 1945 der Wiederaufbau der im zweiten Weltkrieg zerstörten Städte war. Zugleich wollen wir an die harten Jahre erinnern, als in der DDR damit begonnen wurde, eine neue sozialistische Gesellschaftsordnung aufzubauen. Was jedoch würde sich wohl besser zum Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand" eignen, als die Darstellung der Streckenelektrifizierung bei der DR? In der Spezifik ganz anders sein wird das Thema „Verladung einer Truppeneinheit" bei der NVA.



Besonders großes Interesse finden erfahrungsgemäß bei Ausstellungen kleine Heimanlagen. Dabei wird die Nenngröße $H0_e$ zunehmend beliebter, da sie optimale Platzverhältnisse bietet.

Foto: Sammlung H. Weber, Berlin

„me": Günter Nitzschke, Sie haben als Berufseisenbahner sozusagen den „heißen Draht nach oben", also zum Vorbild. Womit wird die Deutsche Reichsbahn aufwarten? Gibt es eine Fahrzeugausstellung „Wriezener Bahnhof en miniature"?

Günter Nitzschke: Nun, als Mitglied des Bezirksvorstandes Berlin, Vorsitzender der AG 1/22 und in meiner Funktion als Mitarbeiter der Politischen Verwaltung der DR liegt es mir ganz besonders am Herzen, vor allem junge Modelleisenbahner für die Deutsche Reichsbahn zu begeistern. Und ganz sicher dürfte da die in einem gesonderten Ausstellungskomplex zu erwartende Schau des Verkehrsmuseums Dresden sein. Darin soll speziell dem großen Thema „150 Jahre deutsche Eisenbahnen" mit mehreren bemerkenswerten Einzelstücken, natürlich Modellen, entsprochen werden.

„me": Wie viele Modelleisenbahner und Arbeitsgemeinschaften unseres Landes haben sich eigentlich für eine Teilnahme an dieser Jubiläumsausstellung beworben?

Hans Weber: Ungefähr 110. Doch leider konnten längst nicht alle Angebote berücksichtigt werden. Der zur Verfügung stehende Platz am Berliner Fernsehturm ist nun einmal begrenzt. Aber neben den 25 Anlagen können die Besucher mehr als 200 Vitrinenmodelle, also Fahrzeuge, Oberbaumodelle u. a. betrachten. Und was die „Selbstbauer" besonders interessieren dürfte: Die Nenngröße 0 gewinnt immer mehr Liebhaber.

Wovon ich jedoch schon heute überzeugt bin: Die beiden im Maßstab 1:10 gebauten ADLER stellen in Messingbzw. in Holzbauweise präzisen Modellbau dar. Wie groß schätzen Sie ein Modell der Baureihe 251 im Maßstab 1:10? Es ist fast zwei Meter lang, und solch ein großes Exemplar gibt uns ein Beispiel des modernen Triebfahrzeugbaus in der DDR.

„me": Hans Weber, als „Meisterdirigent" von Modelleisenbahn-Ausstellungen können Sie uns sicher noch einige Überraschungen nennen!

Hans Weber: Da kann ich allen Besuchern am besten die Modelle empfehlen, die unsere Republik zum XXXI. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerb in der ČSSR vertreten. Diese in einer gesonderten Vitrinenschau zu sehenden Exponate widerspiegeln nämlich wirkliche Spitzenleistungen der Modelleisenbahnfreunde unserer Republik.

„me": Eine jede Ausstellung lebt durch ihr Rahmenprogramm. Günter Nitzschke, was erwartet die Besucher?

Günter Nitzschke: Im Rahmen der Berufswerbung der Deutschen Reichsbahn laufen im Kinosaal des Ausstellungszentrums an mehreren Tagen eindrucksvolle Streifen über die Arbeit bei der DR. Des weiteren kann man sich ausführlich über Ausbildungsmöglichkeiten beraten lassen. Wie bereits auf anderen Veranstaltungen, so können die Besucher selbstverständlich unter anderem auch Poster, Fotos, Souveniers und Eisenbahnliteratur erwerben. Aber, und das sollten sich Interessenten schon jetzt notieren: Der Verkauf findet täglich nur ab 14 Uhr statt! Ansonsten wünschen wir schon heute unseren Besuchern, Berlinern wie ihren Gästen ein baldiges Wiedersehen und viel Vergnügen!

„me": Wir greifen diesen Wunsch gern auf, hoffen aber, daß die Warteschlangen am Eingang nicht zu lang sein mögen und diese Modellbahntage am Berliner Fernsehturm eine tolle Resonanz finden.

Wir wünschen aber auch Ihnen, Hans Weber und Günter Nitzschke sowie Ihren Mitstreitern viel Erfolg und immer „Gute Fahrt!"

Das Interview führte Hans-Joachim Wilhelm

Uwe Kalina (DMV), Kamenz

$H0_m$-Anlage Grünrode

Erst nach Beendigung meines Studiums ergab sich für mich erneut die Möglichkeit, daß ich mich wieder intensiver mit der Modelleisenbahn beschäftigen konnte. Wie bei vielen anderen Modelleisenbahnern spielen bei mir die vorhandenen Platzverhältnisse eine entscheidende Rolle. Trotzdem wurde eine damals bestehende Anlage in der Nenngröße N aufgegeben, denn bereits während des Studiums reifte der Wunsch, künftig das Motiv Schmalspurbahn zu gestalten. Da es zu den vorhandenen $H0_e$-Fahrzeugen der Firma „technomodell" noch keine Triebfahrzeuge gibt, andererseits aber der Bau von Triebfahrzeugen auf der Basis von Modellen in der Nenngröße N angesichts des im Handel angebotenen Materials sehr eingeschränkt und anderes Material nicht verfügbar ist, blieb nur eine Alternative: der Selbstbau von $H0_m$-Fahrzeugen unter Verwendung des BTTB-Angebotes. Obwohl ich noch keine Erfahrung im Fahrzeugbau hatte, entstanden vor drei Jahren die ersten Triebfahrzeuge auf der Grundlage geeigneter Bauanleitungen des „me", aber auch eigener Entwürfe. Vor allem in der ersten Zeit halfen mir dabei die ausführlich gehaltenen Bauanleitungen.

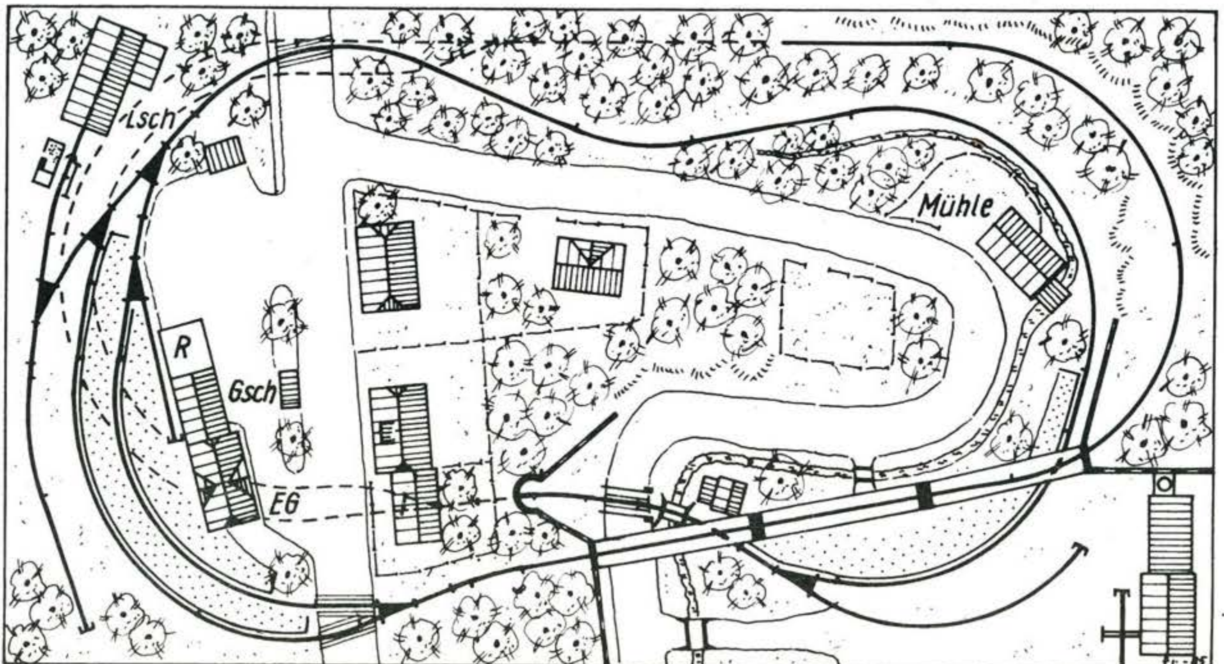
Erinnerungen an die Harzbahnen

Inzwischen gehören zum Fahrzeugpark sieben Triebfahrzuge und 21 Wagen. Die Wagen entstanden aufgrund der verfügbaren Materialien und Werkzeuge in Gemischtbauweise. Allerdings waren im Interesse der Laufsicherheit Kompromisse unumgänglich, denn vorerst mußte auf handelsübliche Drehgestelle zurückgegriffen werden. Bis auf die Dampflok 99 5633 sind alle Fahrzeuge nach Vorbildern entstanden, die auf der Harzquer- oder Selketalbahn verkehrten.

Diese Anlehnung an das Vorbild widerspiegelt sich selbstverständlich auch auf der 1,70 m × 0,90 m großen Anlage. Es wurden ausgewählte Motive der Harzbahnen gestaltet und die Betriebsführung der Selketalbahn nachempfunden.

1





1 Der Personenzug mit der Mallet-Lok 99 5902 (ex NWE 12) passiert vor Einfahrt in den Bahnhof Grünrode die Blechträgerbrücke.

2 Planmäßige Zugkreuzung des VT 133 522 (ex GHE T1) und des Personenzuges mit der 99 5902 (ex NWE 12) im Bahnhof Grünrode.

3 Kurz vor Einfahrt in den Haltepunkt Mühlbach fährt der Personenzug mit der 99 5902 (ex NWE 12) an der alten Wassermühle vorbei.

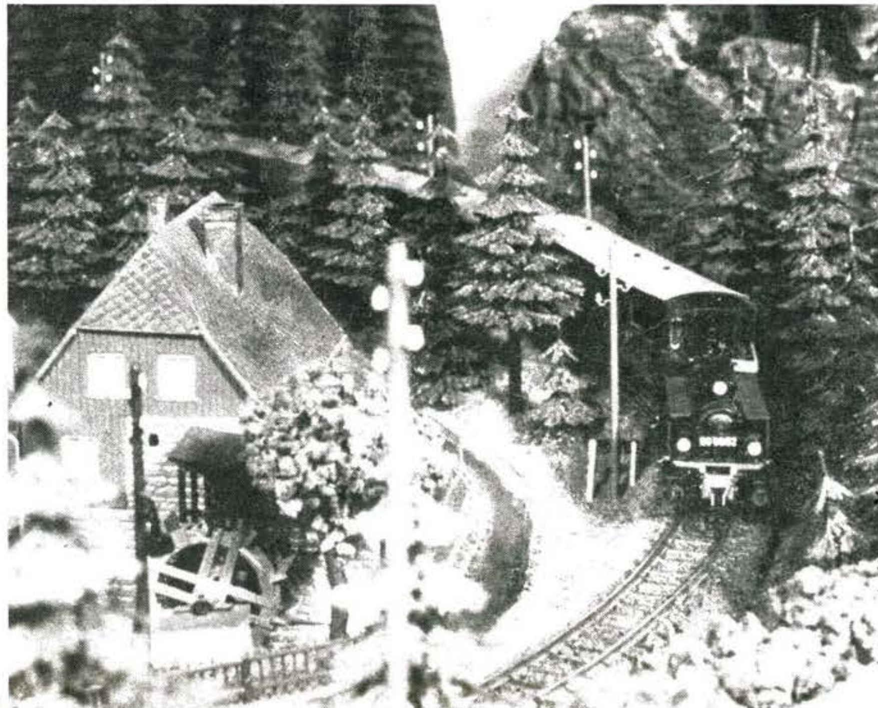
Fotos und Zeichnung: Verfasser

Somit läßt sich der Güterverkehr mit schmalspurigen Güterwagen, jedoch ohne Rollfahrzeuge, abwickeln. Das Anlagenthema erinnert an die 60er Jahre – und um die Anlage nicht mit Gleisen zu überladen sowie eine günstige Synthese zwischen Modelleisenbahn und Gelände zu erhalten, ist der Gleisplan bewußt einfach gehalten. Allerdings ermöglichen ein dreigleisiger Schattenbahnhof sowie eine Wendeschleife unter dem Bahnhof sowohl eine insgesamt bessere Platzausnutzung als auch einen von den Harzbahnen bekannten abwechslungsreichen Betrieb.

2



3



Unsere Reise beginnt

Der Bahnhof Grünrode und ein Teil des Ortes sind im Innenbogen angelegt. Dadurch fallen die Bahnhofsanlagen mit zwei durchgehenden Bahnhofsgleisen und je einem Lade- und Abstellgleis relativ groß aus. Das Bahnhofsgebäude entstand in Anlehnung an die Bahnhöfe Straßberg oder Güntersberge der Selketalbahn. Eine kleine, für Schmalspurbahnen typische Lokbehandlungsstelle vervollständigt den Bahnhof.

Verläßt der Zug den Bahnhof in „vorderer" Richtung, so überquert er nach kurzer Zeit eine dreiteilige Blechträgerbrücke, um dann schließlich in einem Seitental scheinbar zu verschwinden. Fährt der Zug weiter, passiert er nach Verlassen des Tunnels den Haltepunkt Mühlbach, dessen Anschlußgleis zum Sägewerk ein reizvolles Motiv darstellt. Übrigens erhielt der Haltepunkt seinen Namen aufgrund der unweit gelegenen Wassermühle. Nach Passieren des Haltepunktes erreicht dann der Zug nach langer Steigung wieder den Bahnhof Grünrode.

Die „Bauarbeiten"

Als Gleismaterial wurde Modellgleis mit 2,5 mm hohem Neusilberprofil und einzeln aufgezogenen Schwellen sowie Weichen (BTTB) mit handelsüblichen Unterflurantrieben verwendet.

Die Gleise liegen in einem Schotterbett aus Kaffeesatz, aber die dreiteilige Blechträgerbrücke entstand aus handelsüblichen Bausätzen. Der weiteren Geländegestaltung dienten Grasmatten, gesiebter Sand, etwa 260 Nadelbäume sowie zahlreiche Laubbäume und Büsche. Die Felspartien waren relativ leicht aus Schaumpolysterol nachzuempfinden. Andererseits entstanden die Hochbauten aus modifizierten Bausätzen bzw. als Eigenbauten. Jedoch sind sie alle unbeleuchtet und überhaupt alle Lampen nur Attrappen. Zu erwähnen ist schließlich die selbstgefertigte Hintergrundkulisse.

Der relativ geringe Verkehr erlaubt es, die mit der Z-Schaltung ausgerüstete Anlage gegenwärtig mit nur einem Trafo zu betreiben. Bei Bedarf lassen sich im Bahnhof und im Haltepunkt Zeitschalter verwenden.

Die gesamte Anlage wurde schaltungstechnisch sowie wegen eines Anschlusses und einer Wendeschleife im Schattenbahnhof für eine Erweiterung mit einer in den gleichen Abmessungen gehaltenen und ebenfalls selbständig zu betreibenden H0/H0_m-Anlage ausgelegt, so daß auch künftig ein abwechslungsreiches Geschehen zu erwarten ist.

Eberhard Leupold (DMV), Berlin

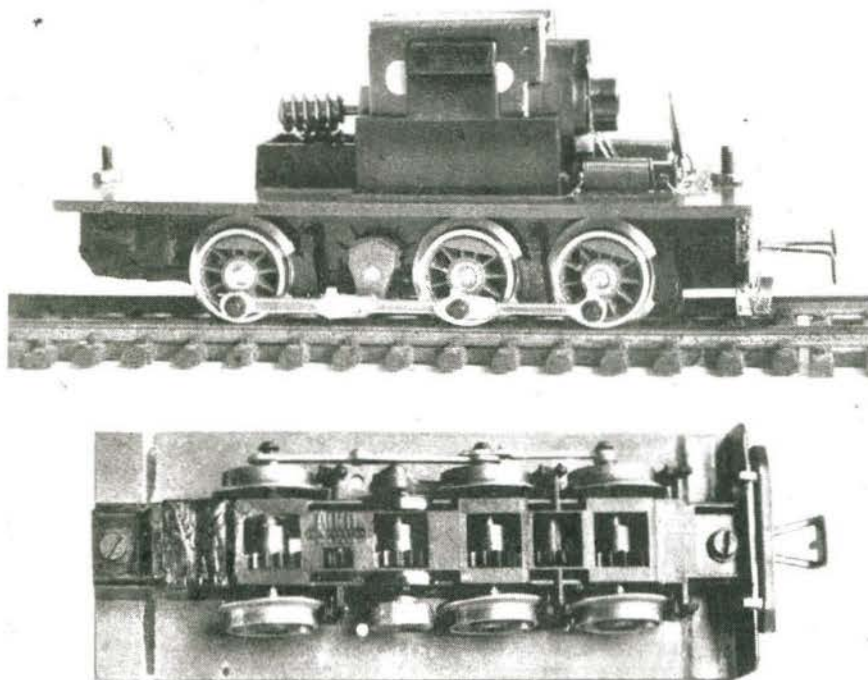
Ein anderer Antrieb

Ergänzung zum Bauplan der BR 103

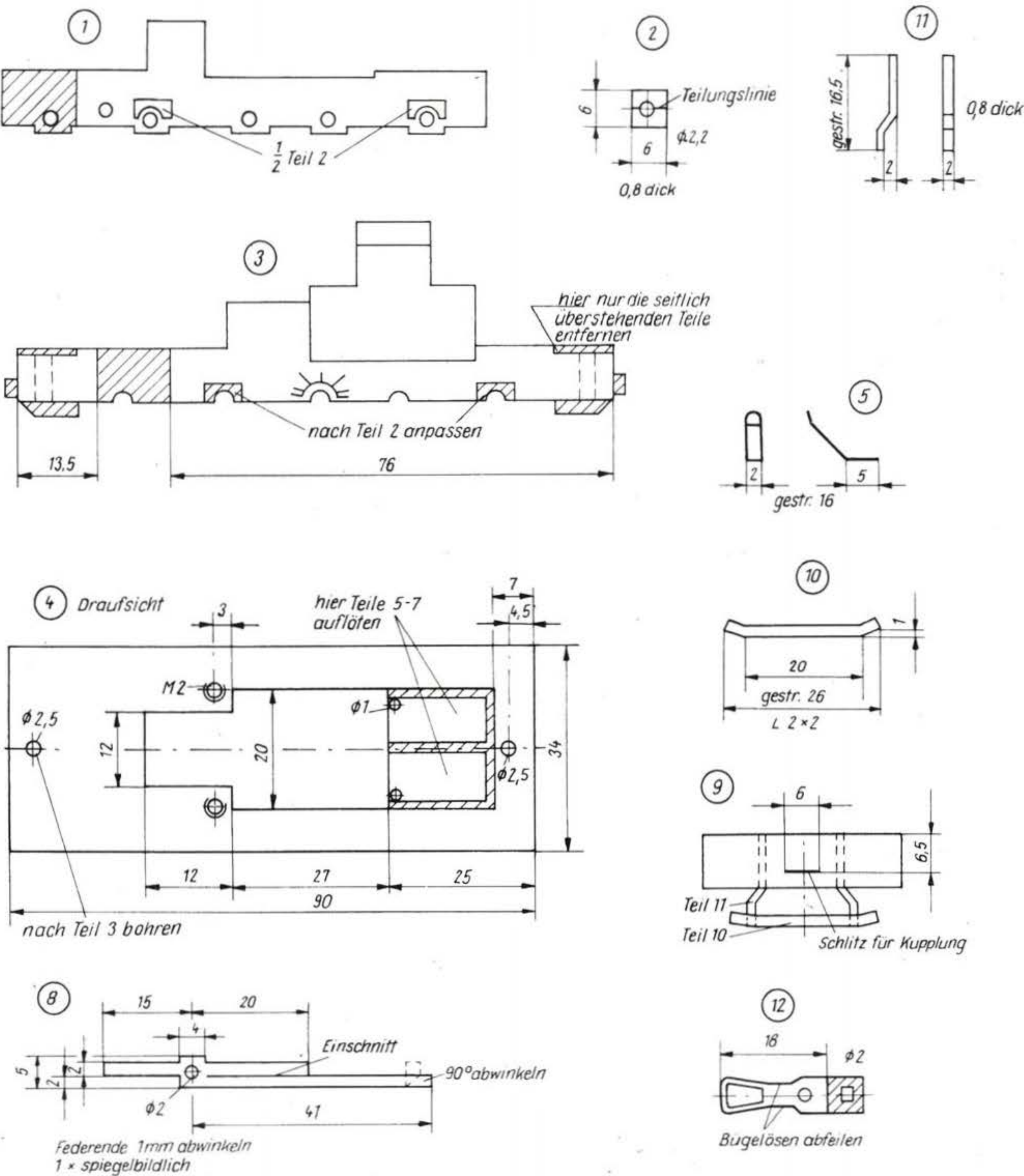
Im Heft 2/1985 des „me" wurde ein Bauplan für eine Lok der Baureihe 103 in der Nenngröße H0 veröffentlicht. Dieser Plan sieht einen Getriebeneubau mit Achsen des Modells der Baureihe 23 (Nenngröße TT) vor. Die nachfolgend beschriebene Variante basiert auf der Verwendung eines umgebauten Fahrwerkes des PIKO-Modells der Baureihe 106. Allerdings gibt es dabei einen kleinen Schönheitsfehler, der aber im Interesse eines einfachen Umbaues in Kauf genommen wurde. Der Achsstand der BR 106 weicht von dem der BR 103 zwischen 0,5 und 1,5 mm ab. Die filigrane Darstellung der übrigen Teile des Fahrwerkes rechtfertigen aber den Verzicht auf einen 100%ig maßstabgetreuen Umbau.
Beim Bau dieses Lokomotiv-Modells leisten übrigens auch die im „me" 6/1979 veröffentlichten Bilder gute Dienste.

Demontage der BR 106
In den meisten Fällen ist wahrscheinlich auf ein komplettes Modell der BR 106 zurückzugreifen. Es wird zunächst bis auf das Getriebe zerlegt. Zur weiteren Verwendung kommen nur noch das Getriebe mit Plastverkleidung und die Bodenplatte. Vom Getriebe sind des weiteren das Gestänge, die zweite (mit Haftreifen versehene) und die vierte Achse sowie der hintere Distanzbolzen und das letzte Zwischenrad zu entfernen.

Umbau
Wir beginnen mit dem Getriebe (Teil 1). Der freigewordene Distanzbolzen wird in die Löcher des letzten Zwischenrades eingenietet. Nach diesem Arbeitsschritt sind die Getriebeplatten zu kürzen und die freigewordene vierte Achse anstelle der zweiten Achse einzusetzen. Um ein Schaukeln der Lok einzuschränken, empfiehlt es sich, die in Langlöchern gelagerte erste und dritte Achse festzulegen. Dazu wird Teil 2 in der Mitte mit einer Laubsäge getrennt und je ein halbes Teil an die Getriebeplatte mit einem geeigneten Kleber (beispielsweise EP 11) befestigt. Hierbei ist darauf zu achten, daß die Achsen in den Langlöchern unten aufliegen. Ein Festkleben der Achsen vermeidet man, wenn sie vorher mit Öl eingeschmiert werden. Aber Vorsicht: Die Getriebeplatte und die Lagerbleche müssen fettfrei bleiben! Im nächsten Arbeitsschritt entfernen wir an der Getriebeverkleidung (Teil 3) die schraffierten Teile mit einer Feile bzw. mit der Laubsäge (nicht zu feines Sägeblatt!). Anschließend wird der Rest des hinteren Teils mit Polystyrolkleber an den vorderen Teil angeklebt. Die nicht dargestellte Getriebebodenplatte ist dem Teil 3 anzupassen. Dabei sollte man darauf achten, ein Stück Polystyrol als Verstärkung der Verbindungsstelle einzukleben.
Für die Gehäusebodenplatte (Teil 4) verwendete ich beiderseits kupferkaschiertes Leitermaterial, womit sogleich das Problem der Stromabnahme gelöst wurde. Die leitende Schicht wird durch Herausschälen eines 1 mm breiten Streifens mittels eines spitzen Messers an den Polaritätsgrenzen oben und unten getrennt. Die Anschlußdrähte der Entstördrosseln werden durch zwei kleine Bohrungen nach unten geführt und angelötet. Wegen der unter dem Gehäuse herausragenden Motorhalterung müssen die Kontaktfedern (Teil 8) angeschraubt werden. Die Schrauben dürfen dabei nicht über die Bodenplatte hinausragen (Kurzschlußgefahr).
Dann wird die Pufferbohle (Teil 9) mit dem Bahnräumer (Teil 10) und dessen Halter (Teil 11) von unten stumpf an die Gehäusebodenplatte gelötet. Alle Maßangaben der Pufferbohle sind dem Originalbauplan zu entnehmen (vgl. mit „me" 2/1985, Seite 22/23). Die Kupplung kann dabei wie folgt angebracht werden: Von einer vorhandenen Bügelkupplung (Teil 12) sind der Bügel und die Halteösen zu entfernen, der Schaft zu verkürzen. Des weiteren wird das vordere Loch auf 2,2 mm aufgebohrt. An der Getriebebodenplatte muß in diesem Falle am Befestigungsloch eine 6 mm breite und 0,5 mm tiefe Nut in Längsrichtung eingefeilt werden. Die Pufferbohle erhält einen 6 mm breiten Schlitz, den man am besten mit der Laubsäge einarbeitet (siehe Zeichnung Teil 9). Beim Zusammenbau wurden dann die Kupplung durch den Schlitz der Pufferbohle gesteckt und zwischen Getriebebodenplatte und Getriebeverkleidung eine Befestigungsschraube angebracht.
Am Gehäuse selbst sind gegenüber dem Bauplan im Heft 2/1985 keine Änderungen erforderlich. Um das Unterteil am Gehäuse zu befestigen, sind vorn und hinten je ein Blechwinkel anzulöten und nach Anpassen mit einer Bohrung und Gewinde M 2 zu versehen. Aufgrund der fehlenden Haftreifen sollte unbedingt jeder freie Raum mit Bleiballast ausgefüllt sein. Wie auf den Bildern im Heft 6/1979 zu erkennen ist, sind im Rahmen einer Rekonstruktion (Umbau auf Einmann-Bedienung) die



Fotos: J. Steckel, Berlin



Tür nach hinten und die Tür zum Umlauf weggefallen. Außerdem wurde der Auspuff auf der Motorhaube mit einer Funkenlöscheinrichtung (Explosionsschutz) ausgerüstet. Natürlich gab es auch an anderen Loks dieser Baureihe äußere Abweichungen von der ursprünglichen Ausführung, die meist im Rahmen von Hauptuntersuchungen entstanden.

Stückliste

Teil	Anzahl	Bezeichnung	Material	Bemerkungen
1	1	Getriebe		von BR 106
2	2	Lagerblech	Messing	
3	1	Getriebeverkleidung	Polystyrol	von BR 106
4	1	Gehäusebodenplatte	doppelt kaschierte Leiterplatte	
5	2	Kontaktfeder	Messing	
6	2	Entstördrosseln		handelsübl.
7	1	Entstörkondensator		handelsübl.
8	2	Kontaktfeder	Messing	
9	1	Pufferbohle	Messing	nach Originalbauplan
10	2	Bahnräumer	Messing	
11	4	Halter für Teil 10	Messing	
12	2	Kupplung		handelsübl.

modell bahn tip

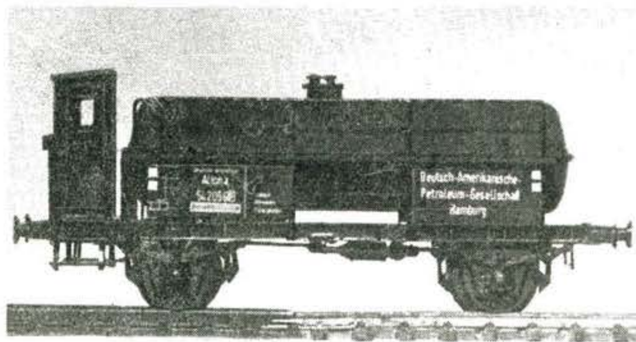
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

Neues aus der Werkstatt

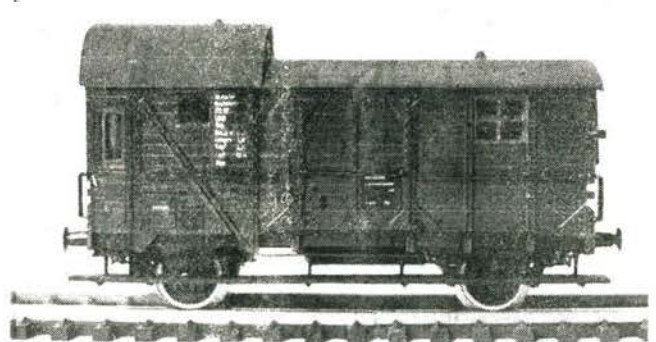
Säurekesselwagen – einmal anders

Der Säurekesselwagen des VEB PreFo Dresden (Kat.-Nr. 426/103) hat ein Vorbild, das in den frühen 50er Jahren erstmals gebaut wurde. Also nichts für den Liebhaber des „Modellbahn-Zeitalters" der 20er Jahre! Betrachtet man Fotos mit Darstellungen von Kesselwagenzügen aus jenen Jahren, so fallen u. a. auch Wagen auf, die einen niedrigen, kleinen Kessel und einen Umlauf über die gesamte Länge besitzen. Ein so umgebauter Kesselwagen hat kaum etwas mit seinem „modernen" Vorbild gemein.
Deshalb ans Werk und den Säurekesselwagen „altern". An handelsüblichen Teilen brauchen wir dazu nur ein Bremserhaus, entweder vom PreFo-Kesselwagen 426/104 oder vom PIKO-Tonnendach-Güterwagen 5/6452/010. Dieses tauschen wir gegen die Originalbremserbühne aus.
Zunächst ist der Umlauf unterhalb des Flansches entlang des Kessels anzukleben. Zwei kleine Tritte auf der Bremserhausseite ermöglichen den Aufstieg. Das Geländer wird aus Kupferdraht (Ø 0,5 mm) gelötet, durch die Umlaufbohrungen geführt und mit Zwei-Komponenten-Kleber am Fahrgestell befestigt. Der Anstrich erfolgt mit mattschwarzer Farbe, wobei auch dem Kessel ein wesentlich dunkleres Grau ganz gut steht.
In dieser Form wäre unser Fahrzeug noch ein Säurekesselwagen. Wollen wir ihn nun in einen Wagen für brennbare Flüssigkeiten verwandeln, so müßten der Füllstutzen nach dem Vorbild des o. g. 426/104 verändert und die Ablaßhähne angebracht werden.
Mit dem Original-Anschriftenfeld läßt sich der so umgebaute Wagen noch auf Anlagen mit Motiven aus der Zeit bis Ende der 60er Jahre, also bis zur Einführung der Computernummern, einsetzen. Das neue Anschriftenfeld für die Vorkriegszeit stellt man am besten fototechnisch her und klebt es auf die Blechtafel. Des weiteren wäre es empfehlenswert, eine zusätzliche Tafel mit Angaben über den Eigentümer anzubringen. Die Abb. 1 zeigt den fertigen Wagen; die unmaßstäblichen Zeichnungen enthalten die Maße der anzufertigenden Teile.

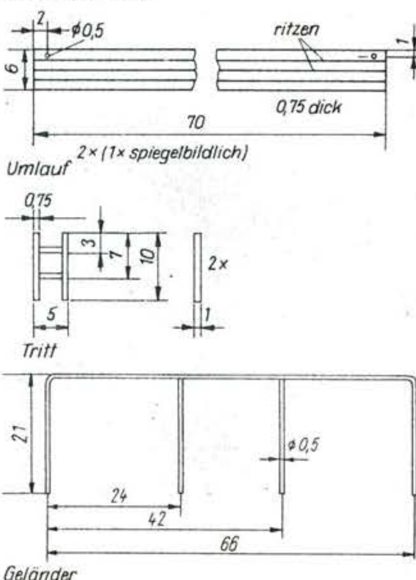
1



2



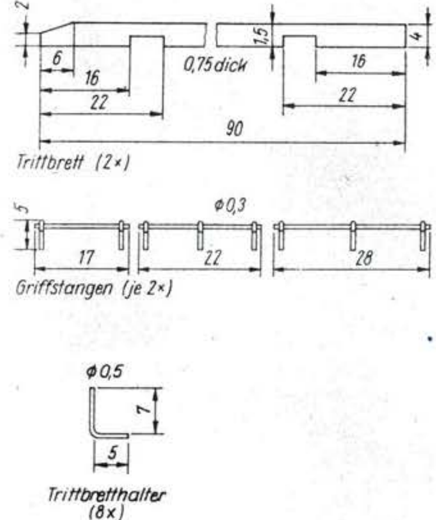
Säurekesselwagen



Frisur am PIKO-Pwg

In der Ursprungsversion sowie auch noch viele Jahrzehnte danach war das Vorbild des PIKO-Pwg (Kat.-Nr. 5/6605/010) mit durchgehendem Trittbrett und Handläufen an der Wagenkastenseitenwand eingesetzt. Erst gegen Ende des zweiten Weltkrieges bzw. in den Folgejahren entfielen diese Attribute. Als typischer Gepäckwagen (Pwg) der DRG-Zeit bietet sich aber der „Rückbau" geradezu an.
Zuerst hätten wir die unteren Trittbretter zu entfernen. Danach sind acht neue Trittbretthalter anzufertigen und an die entsprechenden Stellen zu kleben. Die langen Trittbretter (wir verwenden dafür Plaststreifen) werden aufgelegt und mit Zwei-Komponenten-Kleber befestigt. Wer die Trittbretter beispielsweise aus Messing-Blech herstellt, kann die Halter vorher anlöten und alles gemeinsam einsetzen. Die Griffstangenhalter setzen wir in die Bohrungen ein und verkleben sie von hinten. Danach sind die Griffstangen einzuschieben und mit ein wenig Klebstoff zu stabilisieren. Alle Fensterrahmen erhalten einen hellbraunen Anstrich und werden mit Cellon „verglast". Ferner ist es empfehlenswert, am Wagenboden noch einen Gaskessel sowie ein Abortfallrohr mit Saughaube (beides Teile der AG 3/42 Marienberg) einzukleben.
Wenn alle Griffstangen, Handgriffe, Signalstützen, Trittbretter usw. schwarz gestrichen sind, ist unser „neuer" Preuße kaum noch zu erkennen.
Die Beschriftung des Modells bereitet keine Schwierigkeiten, vorausgesetzt man besitzt einen Pwg in der Version vor Einführung der Computernummern. Sie müßten dann nur vorsichtig die Wagennummer und das „DR" an den Schiebetüren entfernen sowie jeweils die neue Nummerntafel und das DRG-Emblem vor der Schiebetür anbringen. Ausgewählte Nummern wären u. a. 120 013 Dresden, 120 703 Dresden, 122 761 Essen. Die Nummerntafel und DRG-Emblem lassen sich fototechnisch leicht herstellen. Das Foto zeigt den so umgestalteten Pwg 122 761 Essen in einer etwas vom Text abweichenden Beschriftungsvariante.
Fotos: W. Bahnert, Leipzig

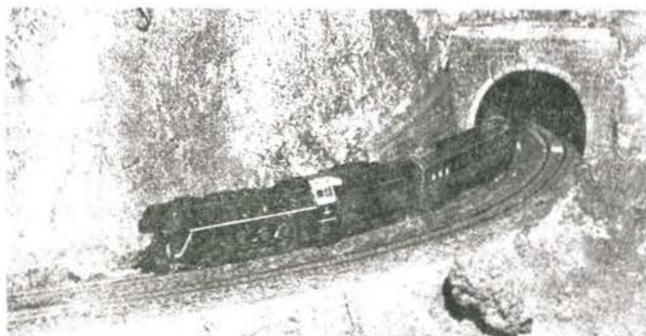
Gepäckwagen



Ein Modellbahnklub in Bratislava

In der Hauptstadt der Slowakei existiert seit 1966 ein Modellbahnklub, dessen Mitglieder bereits damals begannen, eine 3,5 m × 9 m große Anlage in der Nenngröße H0 zu bauen. Doch schon Ende der 60er Jahre mußten die Arbeiten unterbrochen werden, weil man schlecht geplant hatte und auch entsprechende Erfahrungen fehlten. Keiner wollte die Anlage weiter vollenden, ein Neubau kam überhaupt nicht in Frage. Jahrelang wurde die Anlage nur „befahrbar" gehalten; nichts wurde gebaut bzw. verbessert. Erst 1977 gab es erneute Aktivitäten, die Anlage zu vollenden. Die alte Mannschaft des Modellbahnklubs mit ihrem Vorsitzenden, Dr. Molnár, fand die Unterstützung der jüngeren Generation. Die jungen Freunde begannen wieder an der Anlage zu arbeiten. Reparaturwürdiges wurde instand gesetzt bzw. neu gebaut. Auf diese Art und Weise entstanden neu angelegte Bahnhöfe, Strecken und eine schmalspurige Werkbahn zu einem Steinbruch.
Die jungen Mitglieder nutzten vor allem ihre Erfahrungen und Kenntnisse auf dem Gebiet der Elektronik und lösten zahlreiche Aufgaben mit Hilfe von Transistoren. Beispielsweise fanden sie die Lösung für den vollautomatischen Kehrschleifen-Wendebetrieb auf der Schmalspurbahn. Zwar ist die Anlage noch lange nicht vollendet, aber die zweigleisige Hauptbahn (eine Strecke von ca. 30 m) befahrbar. Die automatische Blockschaltung mit LED-besetzten Signalen erlaubt es, 16 Zugeinheiten verkehren zu lassen.
Dr. Molnár, A. Molnár und Ing. E. Takács bauten in den Jahren, als der Anlagenbau ruhte, bemerkenswerte Fahrzeugmodelle und kamen bei Modellbauwettbewerben zu Ehren. Mit J. Vajsohr stieß 1979 ein Spezialist für Supermodelle zu diesem Trio. Inzwischen sind es aber immer mehr junge Modellbahnfreunde, die selbst Modelle bauen, so daß inzwischen zahlreiche Fahrzeuge in den Nenngrößen TT und H0 existieren. Des weiteren wirken die Klubmitglieder aktiv in unserem Verband mit und leisten eine hervorragende theoretische und organisatorische Arbeit.
Leider verbieten es die Platzverhältnisse, allzuviele neue Mitglieder in unserem Klub aufzunehmen.
Aber 1984 haben wir einen Freundschaftsvertrag mit einer Schule für Behinderte abgeschlossen, und die Schüler besuchen uns regelmäßig. Für uns – wie sicher auch andere Gemeinschaften – ist das ein akzeptabler Weg, über das Hobby Modellbahn hinaus zu wirken und vor allem helfen zu können.

Ing. Eugen Takács, Bratislava (ČSSR)



Ausschnitt der Klubanlage in Bratislava, das Modell der Schnellzuglok der Baureihe 498.0 baute Dr. A. Molnár.
Foto: Dr. A. Molnár, Bratislava (ČSSR)

Modelleisenbahnen in Belgien

Gegenwärtig gibt es etwa 50 Modelleisenbahn-Klubs, die wichtigsten sind im Dachverband „Febelrail", der Mitglied des MOROP ist, organisiert. Leider existiert in Belgien keine eigene Modellbahnindustrie, so daß vorwiegend auf ausländische Erzeugnisse, wie beispielsweise die Roco-Modelle der Baureihe 900 17 und 59 sowie auf ausgewählte PIKO-Modelle zurückgegriffen werden muß. Übrigens erfreuen sich die genannten Loks großer Beliebtheit. Ansonsten bleibt aber nur der Selbstbau.
'De Pijl! – so nennt sich einer der größten und bekanntesten Klubs, der im eisenbahnhistorischen Mecheln beheimatet ist. Sein Name erinnert zugleich an eine der ersten belgischen Lokomotiven (1835). Mehr als 70 Modelleisenbahnfreunde basteln seit sieben Jahren an einer sehr großen H0-Klubanlagen mit u. a. etwa 500 m Gleis, drei Schattenbahnhöfen, zwei unabhängigen doppelgleisigen Strecken im „Gebirge" bzw. typischen „Flachland", die momentan elektrifiziert werden. Das Besondere: Rollendes Material bringen die Klub-Mitglieder an den beiden monatlichen „Fahrtagen" mit. Verständlicherweise sind dann die Bedienpulte an den neun (!) Bahnhöfen sehr begehrt. Aber gefahren wird dabei streng nach Fahrplan.
Wie in der DDR gibt es auch in Belgien findige Modellbauer, die ständig neue Ideen haben, um eigenes Rollmaterial zu bauen. Zu den bekanntesten zählt Willy Bouge, ein Mitglied von „De Pijl". Doch er baut vor allem für seine „Kollegen", wobei angesichts sehr exakter Arbeit alle von seinem Beruf als Zahnarzt profitieren. Seit über 20 Jahren gießt er Epoxydharz-Lokgehäuse auf der Grundlage selbst gefertigter Ur-Modelle. Für ein solches H0-Fahrzeug benötigt er etwa sechs Monate.
Als neuster Trend hat sich in Belgien der Bau von sogenannten Modul-Anlagen mit 20 und mehr Teilen durchgesetzt. Ein „SMBS" ganz besonderer Art, denn die einzelnen Module werden von den Klubmitgliedern daheim gebaut. Jeder hat somit „sein eigenes transportables Anlagenteil". Für die Zukunft gibt es vielfältige Pläne, doch wartet man speziell in Belgien noch auf eine entsprechende NEM für Modul-Anlagen.

Wouter Janssens, Brüssel
Hans-Joachim Wilhelm, Berlin



Blick auf eines der zahlreichen Brückenbauwerke der Klubanlage „De Pijl"



Ein fertiges Modell der BR 62 aus der Werkstatt von Willy Bouge
Fotos: W. Janssens, Brüssel (2)

Hans Schünemann, Seesen (BRD)

Kleinstanlage mit preußischen Motiven

Als Betriebseisenbahner habe ich seit Jahren eine Vorliebe für die alten Länderbahnen. Hinzu kommt, daß ich mich schon als Kind am Hobby Modelleisenbahn erfreut habe. Was lag also näher, als diese beiden Neigungen zu kombinieren! Meine Begeisterung mußte deshalb darin gipfeln, das Thema „Länderbahnen" im Modell darzustellen. Und so kam es, daß ich seit 1979 an einer Kleinstanlage mit möglichst vorbildgetreuer Gestaltung baue. Selbstverständlich ist man im Nachhinein immer schlauer – denn inzwischen verdanke ich zahlreichen Besuchen in Museen und Universitätsbibliotheken ein solides Fachwissen über dieses Thema.

Die hier vorgestellte Anlage hat kein direktes Vorbild, wobei aber das Motiv im Hessischen Bergland angesiedelt sein könnte. Versetzen wir uns zurück in das Jahr 1893:

Großalmerode wurde mit einer Stichbahn an „die große weite Welt" angeschlossen. Beim Vorbild wären das allerdings nur 6,6 km. Der Anschlußverkehr findet regulär mit Tenderlok und nur zwei bzw. drei Wagen statt. Hinzu kommt im Sommer ein zeitweise starker Ausflugsverkehr, weshalb sich auch ein täglicher Kurswagenlauf von und nach Bayern nachgestalten läßt.

Wie wichtig „meine" Bahn ist, erkennt man an ihren Aufgaben. Sie hat für einige Industriebetriebe, wie Faßfabrik, Margarinewerk, eine große Steinmetzerei und eine Brauerei, große Bedeutung. Und dabei befindet sich der Bahnhof auf topographisch schwerem Gelände. Kein Wunder also, daß sich für die Eisenbahn komplizierte Aufgaben ergeben, um die Rohstoffe anzuliefern bzw. Fertigerzeugnisse abzutransportieren.

Aus Platzgründen hat die Anlage eine „U-Form", dabei ist das Mittelteil sehr schmal ausgeführt. Zwar ist damit alles räumlich beengt, aber ich mußte einen problemlosen Zugang zu den Türen und zum Fenster berücksichtigen.

Die wenigen Hochbauten entstanden größtenteils in eigener Werkstatt. Doch habe ich ebenfalls mehrere industriell gefertigte Gebäudemodelle, wie beispielsweise den hervorragenden VERO-Wasserturm untergebracht. Nur wurden diese Industriemodelle farblich behandelt und gealtert. Diese Prozedur mußte jedoch auch das rollende Material über sich ergehen lassen. Und damit erhielten die Fahrzeuge äußerlich die Spuren eines „harten Betriebseinsatzes". Als Gleismaterial wurde handelsübliches 2,5-mm-Schienenprofil verwendet. Doch der demnächst geplante Neubau sieht vor, möglichst 1,8-mm-Schienenprofil zu verlegen. Abschließend wäre noch zu sagen, daß ich zahlreiche Bauvorschläge und Tips dem „modelleisenbahner" entnehmen konnte, dessen Leser ich seit 1971 bin.

1 Soeben fährt ein Personenzug mit einer T 9³ als Zuglok und sogenannten Langenschwalbachern ein. Offensichtlich warten die Fahrgäste schon sehnsüchtig darauf.

2 Da wird ja die Milch sauer! Während eine T 8 rangiert, ruhen sich die beiden T 3 auf einem Abstellgleis – rechts im Hintergrund – aus.

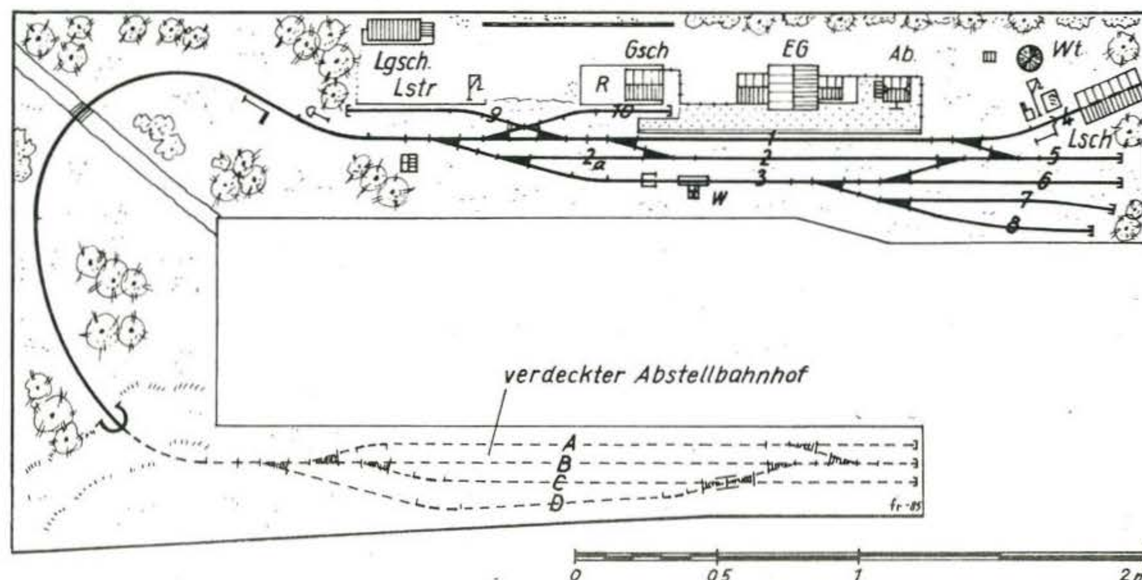
3 Das ist wohl selbst dem Esel zuviel ... Jedenfalls sind die beiden Omk(u)-Wagen an der Ladestraße noch leer. Aber vielleicht bringt der Bauernwagen schon die erste Fuhre für den Wagen im Vordergrund, der übrigens ein Bremserhaus der Verbandsbauart hat.

4 Ein Blick auf den Bahnhof. Rechts werden gerade mehrere Güterwagen gewogen. Und da häufig Wagen mit Strohladungen versandt werden müssen, ist sogar ein Lademaß vorhanden.

5 Na, wer ist die schönste im Modellbahnland? Zwei T 3 (verschiedener Hersteller) haben gerade einen Sonderzug gebracht und stehen in Fotoposition.

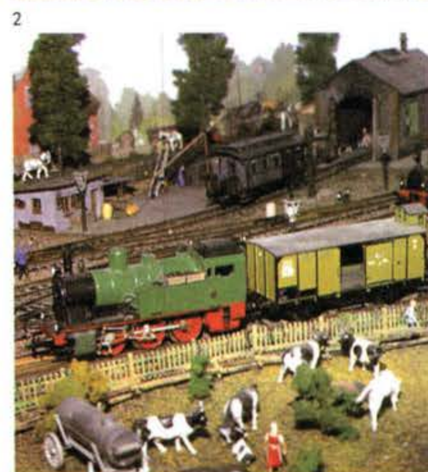
6 Eine G 4³ schleppt soeben einen Güterzug in den Bahnhof.

Fotos: J. Wolff, Seesen

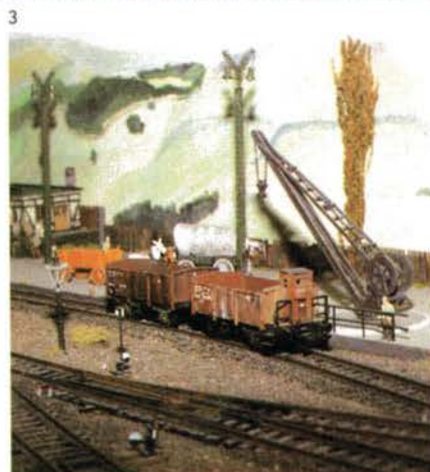


1

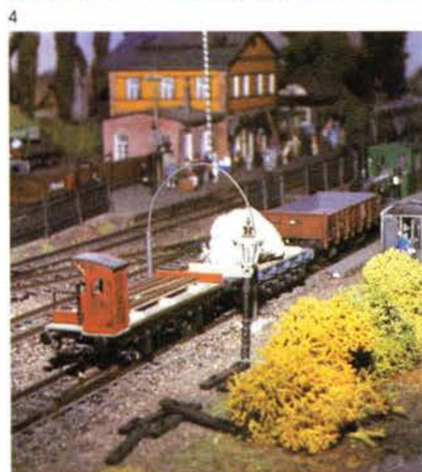
2



3



4



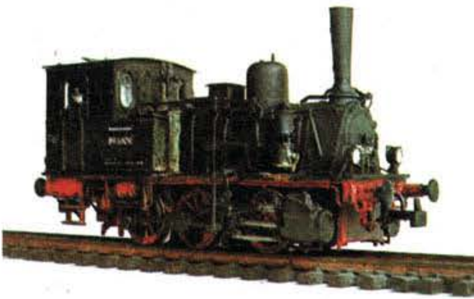
5



6



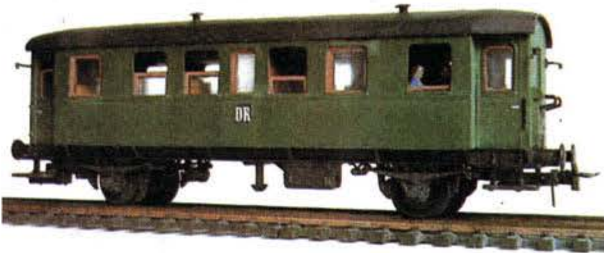
1



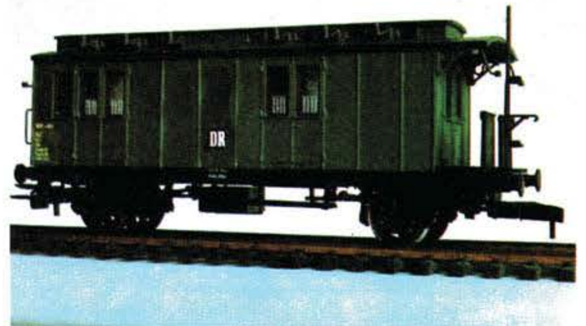
2



3



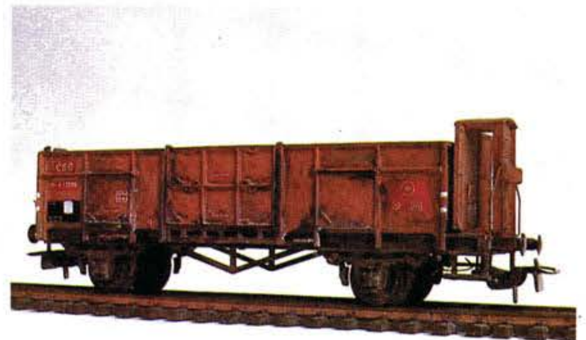
4



5



6



7



8



Jacques Steckel (DMV), Berlin

Ein PmG in H0

– oder:
♀ Zug kann ab Klein Rossau bis zu fünf Minuten früher verkehren ...

Wie auf der ersten Seite dieses Heftes angekündigt, sollen Sie nun etwas über den Zug erfahren, den wir auf seiner Fahrt durch die reizvolle altmärkische (Modell-)Landschaft beobachtet haben und auf dem Titelbild vorstellen.
Ein typischer Kleinbahnzug zuckelt uns hier entgegen, ganz gemächlich schnauft die T 3 über die sanften Hügel der Anlage der Arbeitsgemeinschaft 1/50. Erinnern Sie sich an dieses Anlagenthema? Schon vor zwei Jahren wurde im Märzheft des „me" über die „Kleinbahnen der Altmark" dieser kleinen, aber sehr emsigen Gruppe Berliner Modelleisenbahner berichtet.
Und auch die Lokomotive dürften Sie wiedererkannt haben. Nur stand sie damals als Motiv für das 84er-Novemberheft unter der Holzbrücke bei Badel. Mittlerweile hat die Lok nicht nur ihre Lokschilder erhalten, sondern vor allem reichlich Wagen zu schleppen. Wagen, denen wir uns heute widmen möchten. – Also schauen wir uns den Zug ruhig etwas genauer an!
Sollte Ihr Herz (auch) der Kleinbahn gehören, so müßten Sie beim Betrachten der nebenstehenden Fotos jetzt denken: „Das sieht ja gar nicht so schlecht aus, aber wo gibt es solche Fahrzeuge?" Kein Geheimnis, die stammen alle aus dem „Ausbesserungswerk Steckelhausen" und sind sowohl neu gebaut, rekonstruiert als auch, wie heißt doch gleich das Gegenteil von „modernisiert"? Antiquiert? Egal, so wichtig ist die Frage nun auch wieder nicht, denn entscheidend bleibt dabei, woraus sich solche Wagen basteln lassen.
Wohl jeder freut sich über Geschenke. Doch wie groß ist die Enttäuschung, wenn man diese nicht verwenden kann. Ich kenne das zur Genüge. Und ausgerechnet von Modelleisenbahn-Überraschungen. So erhielt ich vor drei Jahren eine T 3, ein Modell, das wohl bei jedem Modelleisenbahner die Pulsfrequenz ansteigen läßt. Aber Sie kannten ja meine „neue T 3" nicht: eine sechs Jahre alte „Mrs. Röwa", der das Laufen schwerfiel und deren Äußeres an ein hartes, gefährliches Leben im Spielzeugland erinnerte. Fazit: Für den Mülleimer zu schade, aber „kur-bedürftig". Denn wäre das nicht sogar ein tolles Motiv, sie im kleinen Lokbahnhof „Steckelhausen Süd" mit einem Blech auf der Esse neben einer 242 mit Reko- oder Modernisierungswagen am Haken abzustellen?
Es kam jedoch ganz anders. Mein Sohn hatte sich in die alte Dame so vernarrt, daß er sie nicht nur in Schwung brachte, sondern sie mit dem „Rentnerlook" ihrer großen Schwester, der 89 6109, versah. Diese Schwester war immerhin 1900 von der Firma Hohenzollern unter der Fab.-Nr. 1290 geliefert worden und kam über die Kostener Kleinbahn (heute VR Polen) als Nummer 259 zur Kleinbahn Gardelegen-Haldensleben-Weferlingen. Bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1965 war sie in Kalbe (Milde) beheimatet. Aus jenen Tagen stammten dann auch die Fotos, wonach die Armaturen und Leitungen angebracht werden konnten. Ehrlich, ist die auf den Abbildungen 1 und 8 zu sehende jüngere Schwester nicht ein „flotter Käfer" geworden?
Anfang der 30er Jahre schafften sich viele Kleinbahngesellschaften Ci-Wagen an, wie wir ihn auf Abbildung 2 sehen. Seine Verwandtschaft mit den DRG-Donnerbüchsen ist nicht zu leugnen, deshalb mußte eine Donnerbüchse den steckelschen Bauplänen geopfert werden. Dabei halfen u. a. eine Wagenskizze der ehemaligen Dahme-Uckroer Eisenbahn und das Bild 6.3. aus dem Buch „Die Brandenburgische Städtebahn". Kurz gesagt: Man entferne die Toilettenräume und verbreitere die jeweils sechs Fenster in den Seitenwänden. Die Roststellen auf dem Dach sind sozusagen altersbedingt.
Auch das nächste Modell (Abb. 3) hat sein Vorbild. Sie erkennen es wieder, wenn Sie im Buche „Schiene, Dampf und Kamera" den zweiten Wagen des auf Bild 128 wiedergegebenen Zuges betrachten. Dafür griff ich auf Seitenwände und Dachteile des „Marienberger" ETA (dem Kleinserienmodell) und Türen eines Bi-Wagens (HERR) zurück. Das Untergestell stammt offensichtlich aus dem Juniorprogramm von Fleischmann, das mir beim Kramen in einer Ramschkiste eines Freundes in die Hände fiel. Selbstgefertigte Schlußscheibenhalter, Übergangsbleche und -griffe sowie Kasten und Spindel der Handbremse geben dem Modell erst das richtige Finish.
Was ist wohl ein Kleinbahnzug ohne Gepäckwagen? Doch für welchen sich entscheiden? Ob der Pwi der ehemaligen HERR-Serie oder der PIKO-Güterzuggepäckwagen – keiner war so richtig geeignet. Auf der Suche nach einem geeigneten Wagen kam ich in den Besitz eines alten „Preußen". Dieses Modell war ein Posti Pr, das einem Vorbild aus den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entsprach. Leider stimmte auch an diesem Wagen nicht alles. Uns blieb also nichts anderes übrig, als das Modell scheibchenweise zu verlängern. Aber einem geschenkten Gaul... Doch urteilen Sie selbst: Paßt der Wagen (Abb. 4) nicht gut in unseren Zug?
Die immerhin wortwörtlich übernommene Unterüberschrift zu diesem Beitrag stammt aus einem Kursbuch des Jahres 1959. Demzufolge führten Kleinbahnzüge häufig Güterwagen mit – und wir entschlossen uns, einen PmG zusammenzustellen. Betrachten wir deshalb die in unserem PmG mitlaufenden offenen Güterwagen!
Wieder war es mein Sohn, der in der 66er Ausgabe des „Güterwagen-Handbuches" auf Seite 126 ein Vorbild entdeckte. Diesmal hatte es ihm ein 0-Wagen der Gattungsnummer 33 angetan, ein Gefährt mit großem Achsstand, niedrigen Bordwänden und einem heute ungewöhnlichen Bremserhaus mit gewaltigem Handbremskurbelkasten. Das Modell auf Abbildung 5 besteht aus 86 Einzelteilen und ist in mühseliger Kleinarbeit entstanden.
Der auf Abbildung 6 wiedergegebene tschechoslowakische offene Wagen erinnert sofort an ein handelsübliches Modell. Aber weit gefehlt! Das PIKO-Untergestell wurde verlängert, um „Baufreiheit" für das Bremserhaus zu haben. Und das entstand nun wirklich in der eigenen Werkstatt. Wenn Sie genau hinsehen, erkennen Sie sogar den hochgeklappten Sitz für den mitfahrenden Bremser.
Unser PmG kann jedoch auch – wie beispielsweise an Markttagen – verstärkt werden. Dann kommt der auf Abbildung 7 zu sehende typische Kleinbahnwagen zum Einsatz. Wir haben dieses Modell aus übriggebliebenen Teilen des ETA (Stirn- und Seitenteile) sowie dem Fahrgestell eines preußischen Bi-Wagens gefertigt. Das stark gewölbte Dach und die Lichtmaschine einschließlich Treibriemen entstanden aus Plaste; die Schlußscheibenhalter sind aus Draht gebogen, und nur der Batteriekasten war handelsüblich.
Abschließend noch eine Bemerkung: Alle hier besprochenen Modellfahrzeuge mußten selbstverständlich farblich gealtert werden, bevor sie mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit auf „kleine Fahrt" gehen konnten.
Und sollte Ihnen dieser kleine Ausflug zu den „Kleinbahnen der Altmark" gefallen haben, so sind Sie herzlich eingeladen, uns während der Jubiläumsausstellung des DMV am Berliner Fernsehturm zu besuchen! Am besten aber schlagen Sie vorher die Seite 19 in diesem Heft auf!

Fotos: Verfasser

Elektronischer Kehrschleifenbetrieb

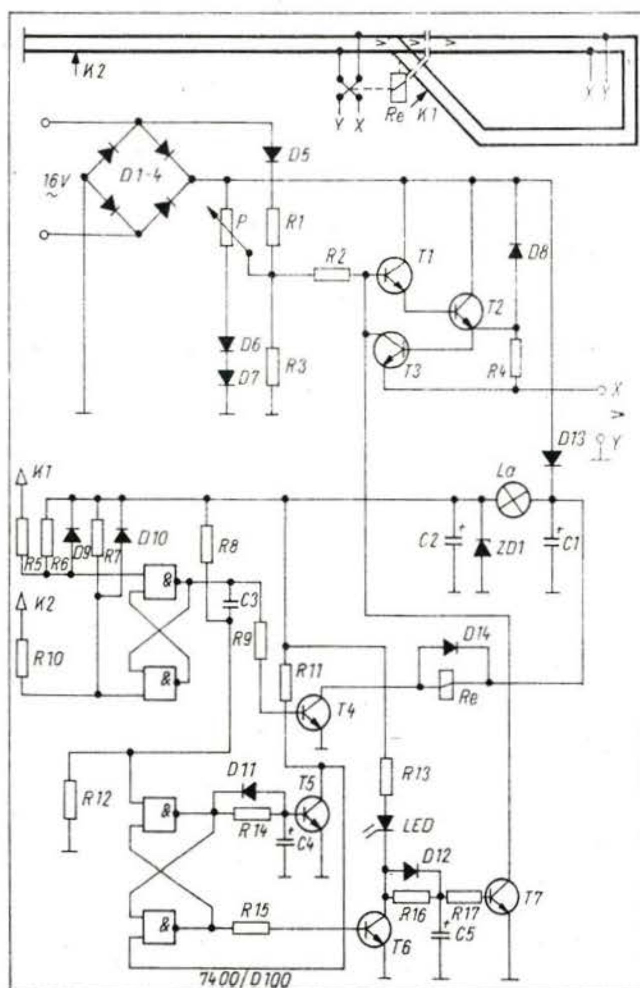
Für die auf unserer Klubanlage verkehrende Schmalspurbahn wurde eine vollautomatische Kehrschleifensteuerung entwickelt. Mit Hilfe der Elektronik ist ein automatischer Betrieb mit einem Zug möglich, der durch die Kehrschleife fährt, im Endbahnhof ein wenig wartet und dann zurückkehrt. Der schematische Gleisplan sowie die Schaltung sind auf der Zeichnung dargestellt.

Speziell dafür ist aus einem Telefonrelais, das auch die Gleisspannung umschaltet, ein Weichenantrieb gebaut worden. Die mechanische Anordnung muß nicht besonders erläutert werden, denn es gibt genug Hinweise für einen solchen Antrieb. Kurz, der Anker des Relais ist verlängert worden, um die nötige Länge des Steuerungsarmes zu erreichen.

Anhand des Schaltplans erkennt man einen besonderen Fahrregler, der auch Halbwellenbetrieb erlaubt. Der Transistor T2 sollte besser über eine Kühlplatte verfügen. Mit dem Stellwiderstand P bestimmt man die Geschwindigkeit des Zuges. Im Schaltplan ist ebenso die Steuerelektronik ersichtlich. Die aus einem IC D100 und vier Transistoren aufgebaute Schaltung arbeitet wie folgt: Der Zug ist irgendwo zwischen den Kontakten K1 und K2 in Richtung Schleife unterwegs. Nach Erreichen des Kontaktes K1 wird die Flip-Flop-Schaltung umgeschaltet, das heißt der obere Ausgang des Flip-Flops wechselt von Pegel L nach H. Dieser Pegel steuert den Transistor T4 durch, das Relais schaltet um. Dies bedeutet, daß sowohl die Weiche wie auch die Gleisspannung umgeschaltet werden. Der Zug fährt ohne Hindernis weiter zur Endstation bei dem Kontakt K2. Nach Erreichen dieser Stelle schaltet das Flip-Flop wieder um. Der Transistor T 4 als auch das Relais werden gleichzeitig umgeschaltet. Aber der Zug fährt nicht gleich zurück, sondern wartet einen Moment. Die Wartezeit kann mit einem Monoflop festgelegt werden. Das Monoflop wird mit negativer Flanke von dem Ausgang des ersten Flip-Flops gesteuert (durch C3, R12). Dieses Monoflop bleibt für eine Zeit umgekippt, die durch R14 und C4 bestimmt wird. Die richtige Lage des Monoflops ist durch die LED kontrollierbar. Im umgekippten Zustand ist sie dunkel, und der Transistor T7 ist durchgeschaltet, das heißt, daß das Basispotential des T1 auf Null gezogen ist, also die Ausgangsspannung des Reglers 0 Volt beträgt. Hat man das Monoflop umgekippt, so lädt sich der Kondensator C5 langsam auf, also der Transistor T7 sperrt und läßt das Basispotential des T1 auf den bestimmten Wert steigen. Das bedeutet, daß unser Zug sich in Richtung Kehrschleife langsam in Bewegung setzt. Das Durchfahren des Kontakts K2 löst keine Funktion aus. Es schädigt auch nicht die Elektronik, denn die Eingänge des Flip-Flops sind durch die Dioden D9 und D 10 geschützt. Die TTL-Schaltungen benötigen eine ziemlich exakt einzuhaltende Spannung von 5 V, die sich durch „La" und mit ZD1 erzeugen läßt. Die notwendige Siebung ist durch C1 und C2 gewährleistet. Die Anlage ist sehr einfach und zuverlässig; man muß nur Erfahrungen im Umgang mit der Elektronik haben, um die Halbleiter nicht gleich beim Einlöten zu zerstören.

Die Elektronik kann auf einer universellen Platine untergebracht werden. Beim Anlagenbau muß man allerdings auf die richtige Lage der Kontakte achten. Schutzrohrkontakte eignen sich nicht für diesen Zweck.

Ing. E. Takács, Bratislava



D1–D4	KY132/80	Si ca 1A, 80 V	
D5–D7	KY130/80	Si	
D8	KY132/80	Si 1A, 80 V	
D9–D12	GA203	Ge	
D13, D14	KY130/80	Si	
T1, T3, T5–T7	KC148	Si 20 V, 200 mW	
T2	KU611	Si 60 V, 10 W, 3 A	
T4	KF508	Si 75 V, 800 mW	
ZD1	KZ141	Zener, 5 V, 50 mA	
La	L2 V/50 mA		
R1	3k3	C1	1000 µF/25 V
R2, R3	1k0	C2	100 µF/6 V
R4	ca. 1 Ohm	C3	33 nF
R5, R10	120	C4	200 µF/3 V
R6, R7, R8	1k8	C5	50 µF/6 V
R9, R15	470		
R11	1k5	Re	Telefon ca. 500 Ohm
R12	3k9	IC	MH7400, D100 SN7400, 7400PC
R13	220		
R14	ca. MI/56k–120k/	P	2k5 lin
R16	39k	LED	Ø 5 mm
R17	18k		

Nachfolgend aufgeführte Bauelemente können durch die angegebenen ausgetauscht werden:

T1, T3, T5–T7	KC148:	SC 236 o. ä.
T2	KU 611:	in DDR erhältlich
T4	KF 508:	SF 126 (ausreichende Belastbarkeit für vorgesehene Anwendung)
ZD1		SZ 600/5,1
LED		VQA 13 oder 13-1, 23, 33
LC		D100 D oder P 100 D
D1-D4, D8		SY 320/0,75 oder Sy 351/1
D5-D7, D13, D14		SY 320/0,75
D9-D12		SAY 30 oder SAY 32 (falls noch vorhanden GA 102–104 probieren!)

Rote Radreifen

Farblich behandelte Radreifen haben häufig die Eigenart, daß sie unansehnlich werden. Die Farbe platzt ab. Dies läßt sich verhindern, in dem man die vorher entfetteten Radreifen beispielsweise mit Zweikomponentenkleber bestreicht. Auf die so vorbehandelten Stellen kann danach die Farbe getupft, besser gespritzt werden.

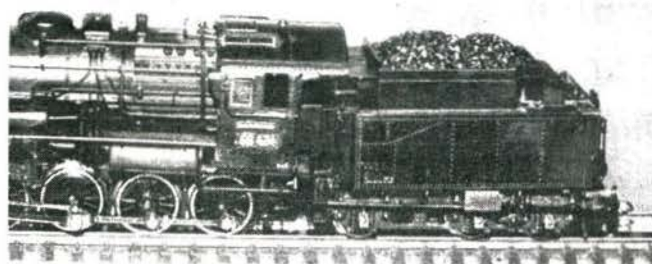
Dabei empfiehlt es sich, die Lauffläche mit Hilfe einer Schablone schon vor der Spezialbehandlung mit Kleber abzudecken.

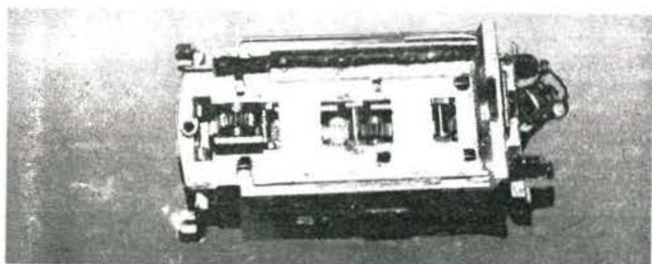
Zu erwähnen ist noch, daß es einige Loktypen gab, die seitens der Herstellerfirmen silberne Radreifen erhielten.

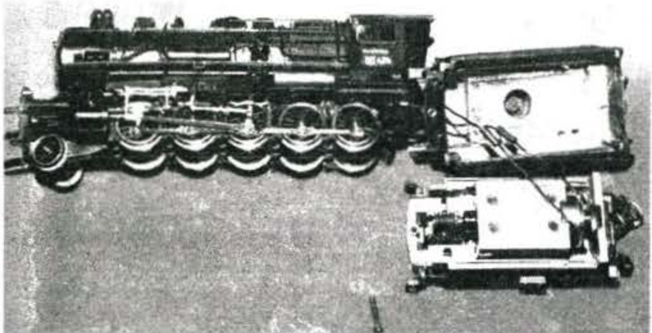
D. Stelzer, Gera

Motorwechsel

Zahlreiche Arbeitsgemeinschaften des DMV besitzen für ihre Gemeinschaftsanlagen Modelle der Baureihe 58. Diese Fahrzeuge in der Nenngröße H0 wurden vor einigen Jahren über den Modelleisenbahn-Verband importiert und den Arbeitsgemeinschaften zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich um ein Modell der österreichischen Firma Roco. Ist der Antriebsmotor dieses Modells verschlissen, kann der PIKO-Motor Nr. 1.542, den wir aus den Fahrzeugen der Baureihen 130, 01^5, 03^{0-2} und 41 kennen, als Ersatz verwendet werden. Das folgende Beispiel soll die wichtigsten Arbeitsgänge für einen solchen Umbau aufzeigen.
Zunächst ist die Schnecke vom Roco-Motor abzuziehen. Infolge der unterschiedlichen Wellen-Durchmesser (2,2 mm Roco; 1,5 mm PIKO) muß eine Buchse gedreht und in die Schnecke eingepaßt werden. Die Buchse sollte leicht konisch sein (ca. 1 °). Aus dem Fahrgestell sind die Radsätze zu entfernen. Hierfür muß man die Abdeckplatte ausrasten. Und da der eckige







PIKO-Motor etwas größere Abmessungen hat, ist es notwendig, sowohl im Fahrgestell als auch im Oberteil die Rundungen „flach" zu fräsen, wozu sich ein Zahnarztbohrer eignet. Danach wäre das so bearbeitete Material aber noch mit einem in der Handbohrmaschine eingespannten Schleifkörper glattzuschleifen. Achtung: Am Oberteil sollte man sehr vorsichtig fräsen und schleifen, denn die verbleibende Materialdicke ist sehr gering. Des weiteren müssen die vorhandenen elektrischen Verbindungskabel zur Lok verlängert werden. Der Motor sitzt bündig ohne eine zusätzliche Befestigung im Rahmen.
Bleibt abschließend festzustellen, daß die Geschwindigkeit der G 12 mit PIKO-Motor gegenüber dem Originalantrieb nahezu gleich geblieben ist.
Die nebenstehend vorgestellten Abbildungen geben die wichtigsten Veränderungen am Tenderantrieb des Roco-Modells wieder.

Text und Fotos: W. Bahnert, Leipzig

Verfeinerungen an Wagenmodellen

Die Modellbahnindustrie stellt hervorragende Wagenmodelle her, die jedoch noch verbessert werden können. Bei Güterwagendächern kann durch Aufkleben von schmalen Streifen aus Durchschlagpapier der Eindruck eines richtigen Pappdachs erweckt werden.
Laufstege, z. B. an den Kesselwagen, oder Trittbretter sollten – wenn sie beim Vorbild aus Holz bestehen – zumindest mit brauner Farbe versehen werden. Noch besser ist es, wenn man dünne Streifen aus Furnier oder sehr dünnem Sperrholz auf die angespritzten Plasteteile klebt. Sind diese Teile am Vorbild aus Riffelblech, so kann – sofern in der Bastelkiste noch vorhanden – das Blech aus alten Drehkondensatoren Verwendung finden. Damit lassen sich übrigens auch Abdeckungen für Öffnungen aller Art von Gebäuden ausführen. Griffe und Halter aus 0,3-mm-Ms- oder Cu-Draht nachgebildet und in entsprechende vorgebohrte Löcher gesteckt, erhöhen den Eindruck.
Ein kleines Stückchen Papier oder Blech in rechteckigem Zuschnitt auf eine Wagenseite oder ein Dach geklebt, sieht aus wie eine ausgeflickte Stelle.

Fahrzeugmodelle werden gealtert

Die exakte Nachbildung eines Fahrzeugs im Modell, unter peinlichster Einhaltung von Abstand und Anzahl der Nieten usw., ist die eine, aber unseren Fahrzeugen das typische Äußere des rauhen Eisenbahnbetriebes zu geben, den vorbildgerechten „Betriebsdreck" aufzulegen, ist die andere Seite.
Ich meine nicht nur das Altern der bei neuen Modellen viel zu hellen Wagendächer. Daß diese mehr oder weniger „verdreckt" werden können, in dem man einen Finger in den Abrieb von Fallstiftminen taucht und danach auf dem Dach verreibt, ist ein sicher altbekannter Trick. Auch ist bekannt, daß man mit entsprechend gewähltem Farbton einige Ausbesserungsstellen an den Dächern anbringen kann. Mir geht es hier vor allem darum, zu beschreiben wie man Loks das richtige Farbfinish gibt.
Bei Triebfahrzeugen des Vorbilds ist am Fahrwerk nach einigen Betriebstagen Bremsstaub vorhanden. Wollen wir diesen Effekt bei unseren Modellen erzielen, nehme man einen Zerstäuber, wie er zum Befeuchten der Zimmerpflanzen im Handel erhältlich ist, und fülle in diesen etwas schmutzige Verdünnung. Handelt es sich um ein mit Nitrofarben gespritztes Selbstbaumodell, sollte diese Verdünnung ebenfalls auf Nitro und bei Industriemodellen aus Kunststoff auf AC-Verdünner basieren. Für ein gutes Gelingen benötigen wir nicht nur eine ruhige Hand und ein geübtes Auge, sondern auch mehrere „Verschmutzungsgrade" von der jeweiligen Verdünnung. Das Fahrwerk wird nun mit genug verschmutzter Verdünnung bis an die Unterkante des Umlaufs eingesprüht. Von Mal zu Mal nimmt man einen etwas schmutzigeren Farbton und färbt immer schmalere Streifen ein. Die Übergänge von einem zum anderen Farbton müssen möglichst fließend gelingen. So entsteht unmittelbar über der Schienenoberkante ein recht schmutziges Fahrwerk, das nach oben hin immer mehr den ursprünglicheren Farbton durchscheinen läßt.
Neben dem Bremsstand sind die Fahrwerke der Dampflokomotiven auch mit Öl verschmiert. Die entsprechende Schmutzverdünnung wird in diesem Falle von der Nabe angefangen mit einem kleinen Pinsel direkt auf den Radsatz aufgetragen. Nach dem Anfeuchten sollte der Radsatz etwas hin- und hergerollt werden, damit sich die Farbe von der Nabe zu den Radreifen hin richtig verteilen kann. Nicht alles muß gleichmäßig dreckig sein (siehe Rücktitel „me" 10/83).

U. Schulz, Neubrandenburg

Ing. Peter Sommer (DMV), Magdeburg

Muldenkipper im Maßstab 1:87

Schmalspurige Werkbahnen, auf denen Muldenkipper zur Beförderung von Massengütern dienen, sind hier und da noch immer in Betrieb. Die Spurweiten dieser vom Volksmund oft als Lorenbahnen bezeichneten Transportmittel sind recht unterschiedlich und reichen von 500 mm bis 900 mm.

Nach Veröffentlichung des Beitrages über die $H0_e$-Modellbahnanlage „Gommern-Pretziener Eisenbahn" („me" 5/81, S. 156) baten immer wieder Modellbahnfreunde darum, genauere Angaben über diese Fahrzeuge zu veröffentlichen. Seit dem 1. Oktober 1984 ist nun der Standard (TGL) 6716 „Muldenkipper bis 1,75 m^3 Inhalt" verbindlich. Aus ihm sind exakte Maße über derartige Fahrzeuge zu entnehmen. Auf der Grundlage dieser Unterlage entstanden Tabelle und Skizze.

Die angegebenen Werte entsprechen der Nenngröße H0. Die weiteren in diesem Standard enthaltenen Spurweiten 500, 600, 630, 700 und 800 mm wurden nicht berücksichtigt, da sie für den Modellbau nur in Einzelfällen von Interesse sein dürfte. Die 900-mm-Spur kann für Modelle „meterspuriger" Fahrzeuge ($H0_m$) angewendet werden.

Konstruktive Details wurden nicht weiter berücksichtigt, sie sind auch beim Vorbild verschieden, und jeder Modelleisenbahner sollte dies beim Bau derartiger Wagen beachten. In der Tabelle sind Werte für zwei Ausführungen angegeben: A – ohne Handbremse und B – mit Handbremse.

Die Oberfläche der Muldenkipper wird schwarz behandelt, jedoch sollten die Fahrzeuge ruhig einen „gealterten" Eindruck machen.

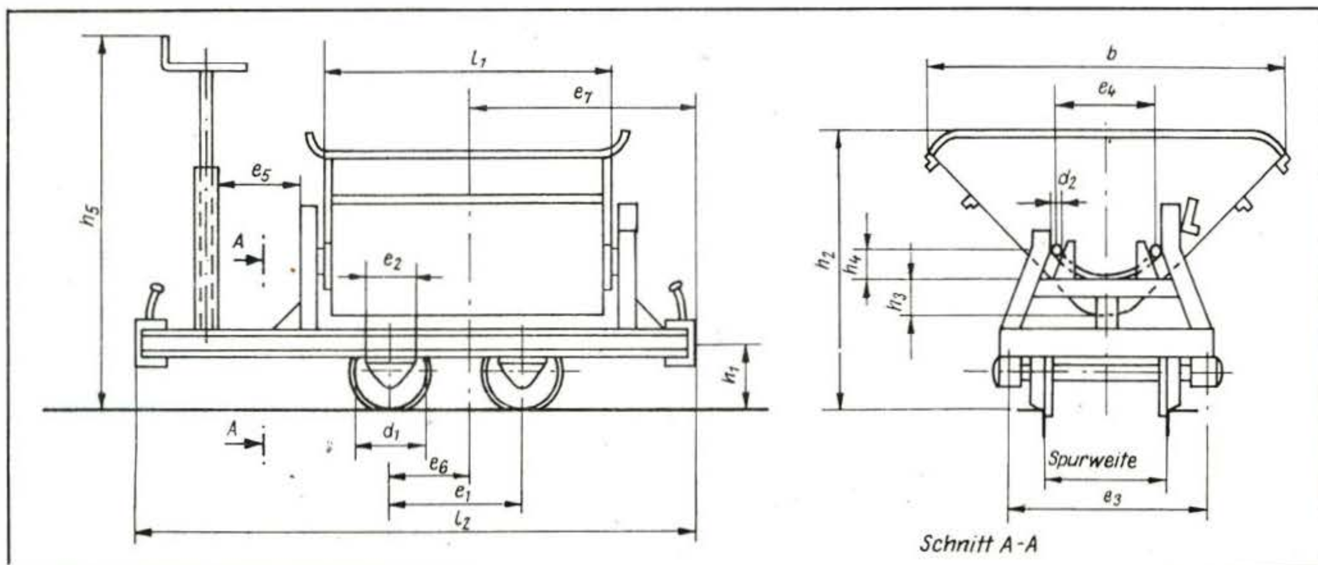
1 Seitenansicht eines Muldenkippers ohne Bremserbühne



2 TGL-gerechter Muldenkipper der Werkbahn des VEB Ziegelei Uckermünde, Werk Ducherow. Die dortige Bahnanlage hat eine Spurweite von 600 mm und dient noch heute dem Tontransport.

Fotos: Verfasser (1), W.-D. Machel, Potsdam (2)
Zeichnung: Verfasser

<table>
<tr><th colspan="22">Maßangaben in mm</th></tr>
<tr><th>Nenn-inhalt m³</th><th>Spur mm</th><th>b</th><th>d1</th><th>d2</th><th>e1 A</th><th>e1 B</th><th>e2</th><th>e3</th><th>e4</th><th>e5</th><th>e6 A</th><th>e6 B</th><th>e7</th><th>h1</th><th>h2</th><th>h3</th><th>h4</th><th>h5</th><th>l1</th><th>l2 A</th><th>l2 B</th></tr>
<tr><td rowspan="2">0,75</td><td rowspan="2">750</td><td>17,2</td><td rowspan="2">3,4</td><td rowspan="4">0,5</td><td rowspan="2">6,4</td><td rowspan="2">6,4</td><td rowspan="4">2,4</td><td>11,8</td><td rowspan="4">4,8</td><td rowspan="4">4,4</td><td rowspan="2">3,2</td><td rowspan="2">3,9</td><td rowspan="2">10,9</td><td>2,9</td><td>13,9</td><td>1,5</td><td rowspan="4">1,4</td><td rowspan="2">15,5</td><td rowspan="2">14,1</td><td rowspan="2">21,8</td><td rowspan="2">27,0</td></tr>
<tr><td>17,8</td><td>12,2</td><td>3,4</td><td>14,5</td><td rowspan="2">1,7</td></tr>
<tr><td rowspan="2">1,00</td><td rowspan="2">750</td><td>18,5</td><td rowspan="2">4,0</td><td rowspan="2">6,8</td><td rowspan="2">6,8</td><td>11,8</td><td rowspan="2">3,4</td><td rowspan="2">4,4</td><td rowspan="2">12,2</td><td>3,3</td><td>14,8</td><td rowspan="2">15,8</td><td rowspan="2">16,8</td><td rowspan="2">24,1</td><td rowspan="2">29,5</td></tr>
<tr><td>19,5</td><td>12,2</td><td>3,4</td><td>14,9</td><td>1,9</td></tr>
<tr><td rowspan="2">1,75</td><td>750</td><td rowspan="2">20,1</td><td rowspan="2">5,2</td><td rowspan="2">0,6</td><td rowspan="2">10,4</td><td rowspan="2">10,9</td><td rowspan="2">2,8</td><td>11,9</td><td rowspan="2">5,8</td><td rowspan="2">5,4</td><td rowspan="2">5,2</td><td rowspan="2">5,7</td><td rowspan="2">17,5</td><td rowspan="2">4,4</td><td>17,6</td><td rowspan="2">2,1</td><td rowspan="2">2,1</td><td rowspan="2">17,4</td><td rowspan="2">22,9</td><td rowspan="2">34,8</td><td rowspan="2">39,9</td></tr>
<tr><td>900</td><td>13,7</td><td>18,4</td></tr>
</table>

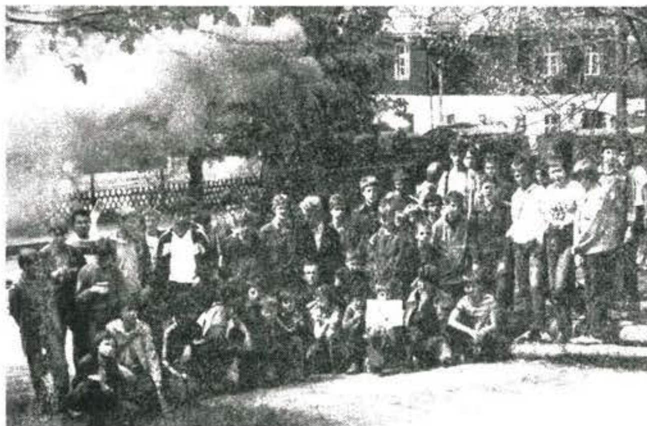


Für den Junior

Eine neue Rubrik? Ja, denn wir wollen ab 1986 regelmäßig auf einer Jugendseite über die Nachwuchsarbeit im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR berichten. Doch uns interessiert ebenfalls, wie die Kinder und Jugendlichen zu Hause tüfteln, basteln und experimentieren. Sei es für den 12jährigen Schüler oder den 20jährigen Studenten – wir möchten speziell für diese Altersgruppe aktuelle Informationen anbieten, Basteltips weitergeben, allgemein interessierende Fragen – wie sie uns Schüler wie Modellbau-Anfänger fast täglich stellen – diskutieren und vor allem Heimanlagen vorstellen.
Die heutige „Junior-Seite" ist ein Test, um Eure Meinung zu hören, ob und wie Ihr Euch künftig solche Seiten überhaupt vorstellt. Natürlich rufen wir gleichzeitig auf, uns bei diesem neuen Vorhaben zu unterstützen. Schreibt uns bitte unter dem Kennwort „Für den Junior"!
Und noch etwas: Eure Ideen sind gefragt, denn diese Jugendseite soll durch ein Symbol, eine pfiffige bildliche oder graphische Darstellung auf den ersten Blick zu erkennen sein. Wir werden die besten Einsendungen gemeinsam mit dem Beirat des „me" auswählen und prämieren. Letzter Einsendetermin: 20. November 1985
Eure Redaktion

Einmal durch Sachsen und zurück

Diese Tour hatten sich die fleißigen Organisatoren des 3. Spezialistenlagers „Junge Eisenbahner" des Bezirksvorstandes Halle für die dritte Frühlingsferienwoche vom 13. bis 18. Mai ausgedacht. 50 Schüler der 7. bis 9. Klassen standen unter der Fuchtel so erfahrener „Modellbahn-Pauker" wie Wolfgang Bahnert und Dieter Grabes.
Aber muß man unbedingt nach Oybin reisen, um das „ABC des Modellbaus" zu erlernen? Nein, denn auch dieses Treffen hatte darüber hinaus ein ganz tolles Programm zu bieten.
Jugendliche aus den Arbeitsgemeinschaften 6/7, 6/47, 6/52, 6/54, 6/58, 6/64, 6/21, 6/34, 6/39, 6/46, 6/55, aus dem Pionierhaus Markkleeberg, der Pioniereisenbahnen Leipzig und Halle sowie die Gäste aus der ZAG Dresden-Radebeul 3/85 und der Pioniereisenbahn Plauen waren ins Zittauer Gebirge gefahren, um zu wandern, Fußball zu spielen, um „Dampf" zu erleben, den Modellbaubetrieb Werk 2 PreFo kennenzulernen und um die Aufsicht des Bahnhofs Bertsdorf zu beschwatzen...
Junge Spezialisten also, die auf diese Art und Weise einen Schmalspur-Triebwagen zu sehen bekamen, die aber auch den 52ern und Schmalspurloks hinterherjagten, fairerweise ihre Betreuer beim abendlichen Fußballturnier knapp gewinnen ließen (für jeden Betreuer war nur ein Tor erlaubt), sich nicht mehr beim Basteln von H0-Gebäude- und Wagenmodellen in Kartonbauweise mit Leim beklekkerten und zukünftig eine ganze Mange mehr über das „Gewußt wie" im Modellbau wissen.
Bleibt nur zu sagen, daß diese „Sachsentour" eine ganz tolle Sache war, und man schon heute neugierig sein darf, welche Überraschungen für das 4. Spezialistenlager vorbereitet werden.
(Unter Verwendung eines Berichtes von Hans-Dieter Weide, Leipzig)


Foto: W. Bahnert, Leipzig

Ins Gleisbildstellwerk geblickt

Zwei Bezirksvorstände des DMV in Schwerin: 55 Schüler, Jugendliche und Betreuer im Spezialistenlager „Junge Modelleisenbahner"! Zum zweiten Mal hatten die Kommissionen für Jugendarbeit aus den Bezirken Magdeburg und Schwerin eingeladen und damit den 1983 gefaßten Beschluß in die Tat umgesetzt, solche Treffen möglichst alle zwei Jahre zu organisieren.
Doch was war nun in Bad Kleinen, wo das Treffen stattfand, los? Die jungen Modelleisenbahner erwartete vom 11. bis 13. Mai ein sehr abwechslungsreiches Programm.
So hatten die meisten Schmalfilme, Dias und dicke Fotosammlungen mitgebracht, das alles zu betrachten bzw. auszutauschen nahm schon einen Abend in Anspruch. Am 12. Mai hieß es „Eisenbahn live", mußten doch alle auf der Exkursion nach Wismar den Ablaufberg in Bad Kleinen durchqueren. Wie? Natürlich durch einen Fußgängertunnel, der aber dank seines elliptischen Querschnitts ein ganz seltenes Bauwerk sein soll. Nach diesem Tunnelabenteuer führte die Stippvisite nach Wismar, und zwar aufs Feuerlöschboot sowie zur alten Kali-Kippanlage im Seehafen. Der Tag klang dann „elektrisch" aus, als die Jugendlichen ganz aktuelle Informationen über die Streckenelektrifizierung im Rbd-Bezirk Schwerin erfuhren. Am dritten Tag hatten die 15- bis 17jährigen Teilnehmer schließlich endlich „ihr Thema" gefunden: Modellbahnelektronik. Aber den jüngeren Schülern lag hingegen mehr an einer Reise in die Geschichte der Modelleisenbahn. Und die Magdeburger erhielten eine Lektion „Geschichte der mecklenburgischen Eisenbahn".
Ja, und dann sollte es nochmals in Richtung Eisenbahnknoten Bad Kleinen gehen, sozusagen ins „Geisterhaus", wo wie von unsichtbarer Hand die Züge weitergeleitet werden. Ehrlich, wer von Euch hat schon mal ein Gleisbildstellwerk besichtigt? Den Teilnehmern dieses Treffens wird dieser Besuch schon deshalb ein unvergeßliches Erlebnis bleiben. Aber was am wichtigsten ist: In Bad Kleinen wurden die Weichen gestellt, auch 1987 ein ähnlich tolles Wiedersehen zu planen. Bleibt nur zu wünschen, daß bis dahin alle noch mehr Freude an unserem Hobby finden mögen.
Wir danken Frank Meißner, dem Vorsitzenden der Kommission für Jugendarbeit im BV Schwerin des DMV, der unserer Redaktion freundlicherweise einen Bericht dieses Treffens zur Verfügung stellte.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verkaufe
Zubehör für Modellbahnanlage H0
zum Gesamtwert von 2000,– M,
evtl. Tausch gegen
$H0_e$ oder $H0_m$.

Matthias Leistner
9504 Bärenwalde
Auerbacher Straße 12

Verkaufe
Modellbahn TT 20 Loks, 80 Wagen, 2 Trafos, Anlagent. f. Großanl., viel Zubehör, nur zus. an Liebh. f. 1500,– M.

Pank
7022 Leipzig
Landsberger Straße 15

Fotos von den Lokomotiven 38 1964, 58 1802, 93 004, 93 966, 93 545 u. **56 2606, alle ehemal. Bw Saalfeld,** gesucht.
Auch **Negativ** oder **Dia** angenehm.
Angebote an:
J. Reichel
5812 Waltershausen
Tabarzer Straße 7/8/10

Verkaufe **Sammlung, H0, rollendes Material** (Loks, Wagen, Autos, Zubehör), ab 1949, an Liebh., zus. 3500,– M (Liste anford.).

St. Zöbisch
9701 Auerbach-Rempesgrün
Forstweg 5

Biete **H0 BR 01.5, BR 41, BR 86** u. **BR 89 DR.**
Suche **H0 BR 23, BR 42, BR 52 m. Wannent. (Eig.-B.), BR 81, BR 84** u. **BR 91, Dampflok-Archiv Bd. 3, roll. Mat. v. Zeuke, Stadtilm, Spur 0.**
Zuschriften an:
Th. Schramm, 9416 Zschorlau
Schrebergartenweg 7

Biete **„Windbergbahn", „Leipzig–Dresdner-Eisenbahn-Comp.", „Modellbahnanl. I", Eisenbahn-Jahrb. 1974, „me" 1978–82** (nicht kompl.).
Suche andere **Lit., Reihe „Transpress-Verkehrsgeschichte" u. TT BR 50.**
W. Gräf, 7401 Ehrenhain
K.-Pester-Platz 7a

Suche **„der modelleisenbahner"** Jg. 78, **„Kleinb. d. Altmark", „Rübelandbahn", „Spreewaldbahn", „Schmalspurbahn der Oberlausitz".**
Biete **„der modelleisenbahner"** Jg. 75–77, je Jahrgang 8,– M.

W. Müller, 6902 Jena-Lobeda
R.-Breitscheid-Straße 29

Suche **Spur S bes. BR 24, Lowa-Doppelstockzug, elektromagn. Weichen u. Signale.**
Biete TT u. a. BR 103, 15,– M; **BR 56,** 45,– M; **BR 81,** 20,– M; ges. **Gleissortiment,** 300,– M.

Kerntopp, 1017 Berlin
Markgrafendamm 34

Suche
in H0 Drehgestelle oder **Drehgestellblenden für Görlitz III, Leicht, Daimond, Pr. Regeldrehgestell, Speichenräder 10,5 mm.**

Sparmann
1162 Berlin
Peter-Hille-Straße 133

Verkaufe
„der modelleisenbahner"
Hefte **1/76 bis 6/82,** kompl., ungebunden, 45,– M.

A. Reipsch
1190 Berlin
Eisblumensteig 28

Biete **VT 135 H0, offen. Güterwagen, $H0_m$ HERR.**
Suche **Personenwagen $H0_m$-HERR, Schmalspurbahn-Archiv.**

H. Joswich
9003 Karl-Marx-Stadt
Limbacher Straße 84

Biete **„Ellok-Arch.", Trost „Modellb.", 2 „Modellbüch." Bd. 2, 8, „Elektronik", „Brandenb. St.-B.", „Meckl.-Pom. Schmalspurb.", „Li. u. re. d. kl. Bahnen", „me" Jg. 66, 7/66, 7/80, 8, 11/81, 4/82, 5/83.** Su. **„Mod.-Bahn El.-techn.-mech.", „Umbau u. Fris.", Eisenb.-Jahrbü. 1969, 71, 72, 76–79, 82, 84, „Mb.-Praxis" 1–10, 14, 15, „me" Jg. 52 u. 53.**
Grünberg, 7245 Naunhof
Klingaer Straße 48,

Suche
„der modelleisenbahner"
Jg. 1952 bis 1956 (nehme auch kpl. Sammlung ab) sowie
Signal-Hefte 1–3, 6, 25, 32 und folgende.

Hopstock, 5080 Erfurt
Dornheimstraße 71

Suche
Triebwagen u. Stellwerk
(vor 45) Nenngr. 0
im Tausch gegen **Wagen**
d. alten Firmen 1910–36
(5,– M).

Groß, 7065 Leipzig
Binzerstraße 4

Verkaufe aus Nachlaß umfangreiches **histor. Material über deutsche Kleinbahnen** (außer 1933–45).

Interessenten bitte nur schriftlich an:
Richter, 1156 Berlin
Hohenschönhauser Str. 74

Biete
12 Bd. Verkehrsgeschichte, „BR 44" u. a.
Suche **„Erfurter Blätter"** (außer 1 bis 5/83).

Gerd Nagel
7033 Leipzig
Margaritenweg 2

Biete
„Brandenburger Städtebahn", „MPSB", „Lokomotiv-Archiv Sachsen", Dampflok-Archiv 4.
Suche im Tausch
„Rügensche Kleinbahn", „Schmalspurbahn der Oberlausitz", „Selketalbahn", „Spreewaldbahn", Dampflok-Archiv 3 (3. Auflage).
Angebote an:
Ch. Zumpfe, 2130 Prenzlau, Leninstraße 37

Tausche **„der modelleisenbahner"** 7–12/56, 1–4, 6–12/57, 1–12/58, 1–6, 8–12/59, 1–12/60, 2–6, 8–10/61, 1, 3–9, 11 u. 12/62, 2–12/63, 2–12/64, 1–12/65, 1–12/66, 1 u. 2, 4–12/67, 1–12/68, 1–12/69, 1–11/70; **„Signal"** 4/61, 1–3/62, 4–7/63, 9–11/64, 12–14/65, 16–19/66, 21/67, 24–27/68, 28 u. 29/69, 32–34/70, je Heft –,80 M,
gegen **TEE-Zug, Vindobona, SVT 18.16** (3tlg.) od. **VT 137** (4tlg.), auch Eigenb., alles in TT, Wertausgl., evtl. geschlossener Verkauf.

R. Hübner, 3720 Blankenburg (Harz)
Neue Halberstädter Str. 18–20, Telefon: 24 81

Tausche bzw. verkaufe in **Spur 0 Dampfl. T 48, T 55** und **BR 64** (Bestzustand), **FD 50** (defekt) einschl. Waggons, umfangreiches Schienenmaterial, Zubehör etc., 1250,– M; in Nenngr. **H0 BR 24, 42, 52, 80, 81, 86, 89, 106, 204, 332, BN 150, Dampflok-Fotos WPK, Farbdias.**

Suche in **Nenngröße H0 BR 58** (Eigenb.), **91, 338, Eigenbau-Dampflokomotiven, Negative Dampfzug-Motive.**

Angebote an:
Dr. Schneider, 7500 Cottbus
Mühlenstraße 7

Biete **H0 BR 01^5** (Öl), **Trost „Die Modelleisenbahn 3", Straßenbahn-Archiv 2 u. 3., „Uns gehören die Schienenwege", Modellbahnkalender 1981, Kassette „Von 01 bis 99".**
Suche **TT T 334, E 70,2 Mittelteile f. Schnelltriebwagen „Intourex"** (rot/elfenbein), **„Bilder von der Eisenbahn 1982".**

G. Schwiertz, 4370 Köthen
Franzstraße 49

Verkaufe in **H0 BR 01, 03, 66, 86, 50, 23, 110, 120, 130, 2 × V 200, VT 135 m. Beiwagen, BR 185,** diverse **Schnellzugwagen, Personen-** u. **Güterwagen,** in gutem Zustand bzw. neuwertig, **Gebäudemodell, Pilz, Weichen** u. **Schienenmaterial, „der modelleisenbahner", Jg. 1974–85,** nur zus. f. 1200,– M.

Schmidt, 6300 Ilmenau
Straße der DPF 58

Sonderfahrten

Berlin

Sonderfahrten am 12. und 13. Oktober 1985 von Wustermark über Rathenow, Brandenburg, Belzig, Potsdam nach Wustermark mit den Dampflokomotiven 64 007, 74 1230 und 62 015 und dem Traditionszug Velten. Abfahrt Wustermark voraussichtl. 8 Uhr, Ankunft Wustermark voraussichtl. 17 Uhr. Teilnehmerpreis 29,– M, Kinder (6–10 Jahre) 15,80 M jeweils einschl. Mittagessen und Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Bestellungen *nur mittels Postanweisung bis zum 15. September 1985* unter Angabe der gewünschten Teilnehmerkarten (Erwachsene/Kinder) sowie des gewünschten Fahrttermins (ggf. Angabe ob Ausweichtermin möglich, erforderlich) an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur als AG-Sammelbestellung möglich. Die Teilnehmerkarten werden bis Ende September 1985 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 5. Oktober 1985 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion Berlin, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Cottbus

Sonderzugfahrt am 5. Oktober 1985 von Cottbus nach Kurort Oybin und zurück mit BR 35, 52, 99 und Verkehrshalten in Spremberg und Weißwasser. Cottbus ab ca. 7 Uhr, Cottbus an ca. 19.30 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 36,– M, Kinder bis 10 Jahre 27,– M. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Im Fahrpreis enthalten sind: Programmheft, Fotoerlaubnis, Mittagessen. Getränke- und Souvenirverkauf im Zug. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 10. September 1985 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 3.
Für ausländische Interessenten bietet das Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten an.

Zwickau

Dampfloksonderfahrt am 21. September 1985 mit dem Traditionszug der DR und Lokomotive 50 849 von Zwickau über Triptis, Lobenstein, Wurzbach nach Saalfeld und zurück über Pößneck, Weida nach Zwickau. Abfahrt in Zwickau gegen 8 Uhr, Rückkehr gegen 20 Uhr. Fotohalte finden statt; Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreis: Erwachsene 32,– M, Kinder bis 10 Jahre 16,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages, nur per Postanweisung, bis 5. September 1985 an: Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Halle

Sonderzugfahrt am 28. September 1985 von Leipzig (Abfahrt ca. 8.15 Uhr) über Eilenburg, Wurzen nach Golzern und zurück über Wurzen, Borsdorf (Ankunft in Leipzig ca. 16 Uhr). Geplanter Lokeinsatz: 52 5679, 86 001, V 75 004, E 94 056. Im Teilnehmerpreis (Erwachsene 18,– M, Kinder bis 10 Jahre 15,– M) sind inbegriffen: Fotogenehmigung, Begleitheft, ein Imbiß. Weiterhin MITROPA im Zuge.
Teilnahmemeldungen nur per Postanweisung bis zum 6. September 1985 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Halle, 7010 Leipzig, Georgiring 14.

Modellbahn-Ausstellungen

8270 Coswig – ZAG 3/12 Dresden
Vom 27. bis 29. September 1985 im Kulturhaus Coswig, Ernst-Thälmann-Straße 29. Öffnungszeiten: 27. September 16–19 Uhr, 28. u. 29. September jeweils 10–17 Uhr.

8216 Kreischa
Vom 8. bis 12. September 1985 in der ehemaligen Gaststätte „Erbgericht" (Hintergebäude). Gezeigt werden u. a. die Wettbewerbsmodelle des DDR-Ausscheides zum XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb. Öffnungszeiten: 8. September 10–18 Uhr, 9.–12. September 14–19 Uhr.

4320 Aschersleben – AG 7/11
Vom 7. bis 15. September 1985 im Klubhaus der Eisenbahner in 3256 Güsten. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Gezeigt werden erstmalig mehrere Anlagen in Nenngröße 0 sowie die Ausstellung „50 Jahre Culemeyer". Am 7. und 8. September befindet sich der Ausstellungszug des Bezirksvorstandes Magdeburg im Bahnhof Güsten.

8716 Oberoderwitz – AG 2/21
Vom 14. bis 22. September 1985 im Kulturzentrum „Landmannsheim", Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–18 Uhr, Samstag 13–18 Uhr, Sonntag 10–18 Uhr. Neben kleinen Souvenirs sind auch Vlieskalender für 1986 im Angebot.

6520 Eisenberg (Thür.) – AG 4/18
Vom 25. bis 29. September 1985 im „Jahnsaal". Öffnungszeiten: 25. bis 27. September 14–18 Uhr, 28. und 29. September 10–18 Uhr.

7980 Finsterwalde – AG 2/29
Am 26. Oktober 1985 führt die AG 2/29 im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus in der HOG „Zur Brücke" in Finsterwalde von 9 bis 14 Uhr einen Modellbahn-Tauschmarkt durch. Entfernung vom Bahnhof ca. 3 Min. Die Tischbestellungen sind bis zum 30. September an: Wilfried Koziolek, 7980 Finsterwalde, Erich-Weinert-Straße 37, zu richten und müssen folgende Angaben enthalten: Name, Vorname, Wohnanschrift, Arbeitsgemeinschaft, DMV-Mitgliedsbuchnummer und Tauschartikel.

3080 Magdeburg – AG 7/25
Die Arbeitsgemeinschaft 7/25 – Magdeburg sucht noch Interessenten für Modellbahnbau. Meldungen ab 18 Jahre an: Werner Jentsch, 3080 Magdeburg, Immermannstraße 29.

Einsendungen zu „DMV teilt mit" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

8/1 Biete: H0, BR 66; VT 70 DB blau/silber. Suche: „Baureihe 01"; „Baureihe 44"; Fahrwerk BR 52 u. 6 Wagen in H0; BR 55 in N, auch defekt.

8/2 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1981; „DRG-Umzeichnungsplan 1925"; „Die Dampflok 89 1004"; „Die Rübelandbahn"; „modelleisenbahner" 5, 6/1983; Eisenbahnkalender 1980 bis 1983; „Modellbahnpraxis" 7, 9, 14; in H0: versch. Gepäckwagen; $H0_m$-Rollwagen in TT: BR 81, 86, 92, 130, 118, T 334; in N: BR 55. Suche: TT, BR 204, 212, 218, 243, 244, 250, E 70 sowie in $H0_m$ Loks u. Wagen. Nur Tausch!

8/3 Biete: Messer- u. Federleisten (16-, 26-, 30polig); Hintergrundkulisse 400 cm × 53 cm; in H0: Diesellok DSB; E 44 DB. Suche: H0, BR 42, 84 Altbau-01; Foto der 52 5686-2.

8/4 Biete: $H0_e$-Bausatz 99 4503 Broschüre „BR 91.19"; „Die Tessiner Schmalspurbahn"; „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz"; „Die Pionier- und Ausstellungsbahnen"; Modelleisenbahnkalender 1979, 1981, 1983. Suche: H0, BR 91, 84, 42.

8/5 Suche im Tausch: „Lokomotiven der alten deutschen Staats- u. Privatbahnen"; Figuren u. Tiere in H0 gegen: „Historische Bahnhofsbauten", „Reisen mit der Dampfbahn", „Schmalspurbahn-Archiv", „Diesel- u. Ellok-Archiv", „Die Baureihe 01", „Glasers Annalen 1920–1930"; BR 55 in N, BR 81 in H0. Biete außerdem: Literatur aus der Reihe Verkehrsgeschichte, „modelleisenbahner" 1975 (geb.), 1980–1983; Triebwagen BR 185 in H0.

Lutz Haberditzl, Berlin

Und doch Nenngröße 0

Die große Welt der Eisenbahn ins Haus holen – für mich erfüllte sich dieser Traum nicht zuletzt auch dadurch, daß ich mich als Modelleisenbahner nach fast 35 Jahren endgültig für eine große Nenngröße entschieden habe. Aber weshalb begeistert man sich daran angesichts der technischen Perfektion kleiner Nenngrößen? Es sind sowohl Kindheitserinnerungen an die Märklin-Spur-0-Bahnen als auch die nur teilweise zufriedenstellenden Laufeigenschaften kleiner Bahnen.
Natürlich ist es in erster Linie eine Platzfrage, ob man sich freiwillig auf ein bestimmtes Motiv beschränkt wie beispielsweise „Bahnbetriebswerk" oder „kleine Nebenbahn". Ich habe mich für letzteres entschieden und speziell dafür einen „Modellbauplan" erarbeitet. Was aufgrund meiner hohen Ansprüche beim vorbildgetreuen Basteln nur heißen konnte, endgültig zum Selbstbau überzugehen.
Inzwischen liegen die ersten „haberditzlschen Loks" vor: Modelle der Baureihen 24 und 64. Beide entstanden nach Original-Reichsbahn-Zeichnungen im Maßstab 1:45 vollständig in Messingbauweise. Nur die 24-Volt-Motoren (6 Watt) für den Antrieb stammen aus dem VEB Elektromotorenwerk Suhl. Angetrieben werden die Modelle über ein Schneckengetriebe auf die Treibachse der Lok und von dort weiter über die Kuppelstangen. Treib- und Kuppelräder sowie die Bisselgestelle sind sogar durch Ausgleichshebel gegeneinander abgefedert. Zu erwähnen wäre noch, daß die Radreifen gedreht und die Radsterne aus EP 9 gegossen wurden. Und ebenso sind Federpuffer wie funktionstüchtige Schraubenkupplungen selbstverständlich. Bei den Aufbauten und Ventilen handelt es sich größtenteils um Messinggußteile bzw. zusammengefügte Einzeldrehteile. Um die genieteten Bauteile nachzubilden, war eine besondere Vorrichtung notwendig. Schließlich erhielten die immerhin bis zu zwei Kilogramm schweren Loks in einer Farbspritzanlage ihr klassisches schwarzes Kleid und wurden mit weißen Aufreibebuchstaben beschriftet.
Für die beiden Modelle benötigte ich eine Bauzeit von etwa acht Monaten. Wie die Abbildungen zeigen, hat es sich aber gelohnt. In dieser Nenngröße stimmen eben die Proportionen – und was ist für einen Modelleisenbahner wohl faszinierender, als ein elegant dahinrollendes Modell und dessen Spiel der Steuerungen zu bewundern? All das bieten nur Modelle großer Nenngrößen.

Hansruedi Schweizer, Schaffhausen (Schweiz)

Modellbau im Maßstab 1:60

Schon als junger Modelleisenbahner hatte ich den Wunsch, selbst Fahrzeugmodelle zu bauen. Deshalb versuchte ich mich zuerst an Bausätzen in der Nenngröße H0. Diese sehr teuren Bausätze eines westdeutschen Herstellers erforderten viele Nacharbeiten, und die Fahrzeuge hatten äußerst schlechte Laufeigenschaften. Nach dieser Enttäuschung legte ich meine Pläne vorübergehend auf Eis, da ich nicht über die nötige Geschicklichkeit und Geduld verfügte, mit Industrieprodukten vergleichbare Modelle zu bauen. Vor einigen Jahren entdeckte ich zufällig Baupläne für Meterspurfahrzeuge im Maßstab 1:60. Da es in der Schweiz sehr viele Bahnlinien mit 1000 mm Spurweite gibt, wollte ich in dieser Nenngröße einen Versuch wagen. Daß es einmal eine Produktion im Maßstab 1:64, also der Nenngröße S gegeben hatte (bzw. in den USA noch gibt!), war mir damals unbekannt. Für mich hatte die neue Nenngröße S_m folgende Vorteile:
– Vollständiger Eigenbau sämtlicher Fahrzeugmodelle, unter Verwendung von Achsen, Getrieben und Kupplungen in der Nenngröße H0,
– Eigenbau der Gleise und Weichen unter Verwendung von H0-Schienenprofil (im Schattenbahnhof Industriematerial) – da viele Bauteile (z. B. Loklaternen, Lüfter, Weichenlaternen) maßstäblich zu groß sind, passen sie ausgezeichnet zur Größe S_m,
– weniger Kompromisse in bezug auf Kurvenradien, Bahnhofs- und Zuglängen sowie Steigungen.
Die als Vorbild dienenden schweizerischen Meterspurbahnen werden von 38 Gesellschaften auf einem Netz von ca. 1 400 km Länge betrieben. Aber auch ausländische Vorbilder baue ich gerne als Reiseerinnerung nach. Mittlerweile versuchen sich in der Schweiz, BRD, in Österreich und in den Niederlanden noch andere Modellbauer in dieser Nenngröße. So betreibt der Baseler Modelleisenbahnklub in einem alten vierachsigen Personenwagen eine „S_m-Anlage" nach dem Vorbild der Albulastrecke der Rhätischen Bahn.

Ein Zug der Harzquerbahn

Nach einer Reise mit der Harzquerbahn im Jahre 1976 faßte ich den Entschluß, dieses Erlebnis nicht nur fotografisch, sondern auch im Modell festzuhalten. Schließlich hatte ich schon einige Meterspurfahrzeuge im Maßstab 1:60 gebaut. Dabei sind für mich gute Laufeigenschaften und eine robuste Konstruktion wichtiger als eine 100%ige Vorbildtreue. Meine im Bau befindliche Anlage hat die Schmalspurbahn zum Thema; ich betreibe darauf die „SMG", die Schmalspur-Modellbahn-Gesellschaft.
Aus den Betriebsnummern läßt sich unter anderem ableiten, daß der Wagen B 283 das zweite Modell eines 1983 erbauten vierachsigen Personenwagens ist. Für das Modell der Baureihe 99 diente die 99 222 als Vorbild. Es hat aber die Betriebsnummer 99 0481 und ist somit meine 4. Selbstbaulok, Baubeginn 1981. Sie entstand auf der Basis eines verlängerten Fahrwerks der Gützold-BR-64 mit neuen Rädern sowie einer Steuerung der BR 50 von Fleischmann und durchfährt Mindestradien von 50 cm. Lampen, Handräder, Luftschläuche sowie Kupplungen waren handelsüblich. Aber alles andere – wie das vollständige Lokgehäuse – ist aus Messing selbst gefertigt. Dafür dienten Fotos sowie eine einfache Übersichtszeichnung im Maßstab 1:60, die auf der Grundlage einer Typenskizze der Reichsbahnlok im M 1:100 entstand, als Vorlagen.
Für die Wagenkästen und Untergestelle verwendete ich amerikanisches Lindenholz (für Profile und Platten). Und die Drehgestelle stammen ausnahmslos von H0-Fahrzeugen der Firmen Schicht und Lima. Aus Messingblech gefertigt sind hingegen die Plattformaufbauten. Alle Wagenmodelle wurden gespritzt (Farbsprühdosen) und mit Aufreibebuchstaben beschriftet.
Eine große Hilfe ist mir bei meinen Modellbauplänen das „Schmalspurbahn-Archiv" des transpress Verlages gewesen.

Zu unserem Rücktitel!

Ende 1984 feierte die AG 3/42 „Göltzschtalbrücke" ihren 20. Geburtstag – selbstverständlich mit einer repräsentativen Jubiläumsausstellung, worüber wir in unserem Maiheft berichtet haben. Heute aber stellen wir eine andere Netzschkauer Kostbarkeit vor: die Märklin-Sammlung von Werner Friebel. Er gehört zu denjenigen, die die AG 3/24 ins Leben riefen. Seitdem hat Werner Friebel fleißig Märklin-Modelle (Spur I) aus den Jahren 1925 bis 1945 gesammelt; diese inzwischen recht ansehnliche Kollektion mit 13 Triebfahrzeugen (einschließlich „Krokodil") und 123 Wagen stellte er zum Jubiläum vor. Dazu gehören Stellwerke, zugbedienete Schranken, 13 elektrisch angetriebene Weichen, eine Drehscheibe, ein großes Empfangsgebäude und anderes mehr. *kol.*

mosaik

Wer sich von diesen Träumereien in der Nenngröße 0 anstecken lassen will, dem sei ein Besuch der großen Modelleisenbahnausstellung am Berliner Fernsehturm (über die wir in diesem Heft ebenfalls berichten) empfohlen. Unter anderem sind dort diese beiden Modelle des „Gartenbahners" Lutz Haberditzl zu sehen. Apropos Träumerei. – Der Autor des nebenstehenden Beitrages gibt gern praktische Tips wie auch diverse Einzelbauteile an Interessenten ab; wir leiten entsprechende Anfragen gern weiter.
Redaktion

Fotos: J. Steckel, Berlin













Modellbahnszenen aus Großvaters Zeiten – sie gehören immer wieder zu den Attraktionen in Ausstellungen des DMV. Wolfgang Albrecht, Oschatz, fotografierte diesen in Netzschkau gezeigten Großstadtbahnhof. Mehr darüber erfahren Sie auf Seite 36 in diesem Heft!

